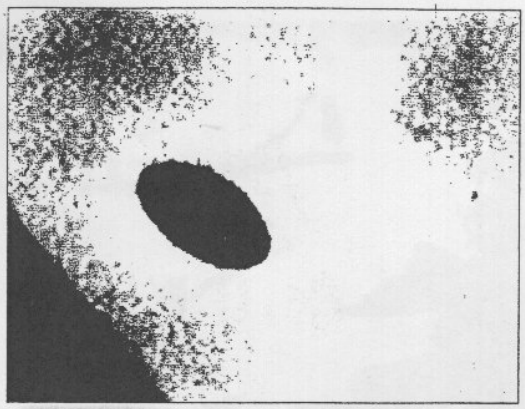
GLI ESPERIMENTI SEGRETI NAZIFASCISTI PER COSTRUIRE I DISCHI VOLANTI

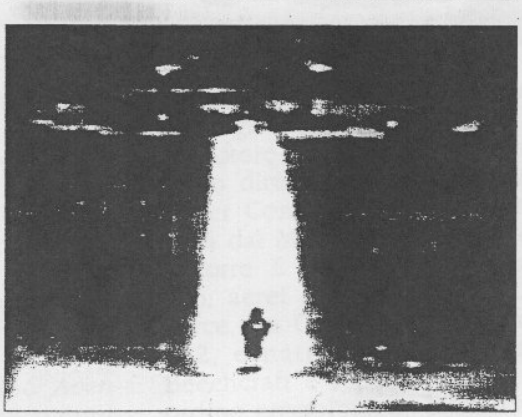
MIETHE

U. S. O. - UNIDENTIFIED SUBMERGED OBJECTS

La prima Nazione ad interessarsi degli oggetti volanti sconosciuti fu l'Italia che già nel 1933 istituì il Gabinetto RS/33 (segreto) il cui Presidente era Guglielmo Marconi.

di RUGGERO GHISELLI





Gli oggetti sconosciuti che sorvolano i cieli, più comunemente noti come UFO, compirebbero analoghe scorribande anche sopra e sotto i mari, avventurandosi nelle loro profondità.

Per questo gli esperti hanno coniato il termine USO, Unidentified Submerged Objects.

Negli Stati Uniti d'America, presso l'Istituto di Studi Marini dell'Università di Miami, esiste un centro che registra e analizza tutti quei fenomeni - all'apparenza inspiegabili - che interessano l'ambiente marino.

Nei primi Anni Sessanta, quando il Centro di Ricerca di Miami fu fondato, avvistamenti di UFO ed USO - veri o presunti che fossero - eccitavano la fantasia dell'opinione pubblica americana.

Il 29 agosto 1964, per esempio, venne data ampia eco alle fotografie di un oggetto sconosciuto, di forma sferica, ripreso sul fondo dell'oceano Pacifico a circa duemila chilometri dalle coste del Cile.

Le fotografie, scattate a 4500 metri di profondità, potevano essere interpretate in vari modi; ma il dottor Hopkins, biologo ed esperto dei fondali marini, escluse che potesse trattarsi d'una pianta, o di una formazione corallina.

Nel luglio 1966, nella baia di Tokyo, un pescatore recuperò con le sue reti un oggetto cilindrico, lungo poco meno di due metri, che poteva essere un siluro; tuttavia, il misterioso siluro era munito di due portelli, e aveva nove tentacoli metallici di uso e funzione sconosciuti.

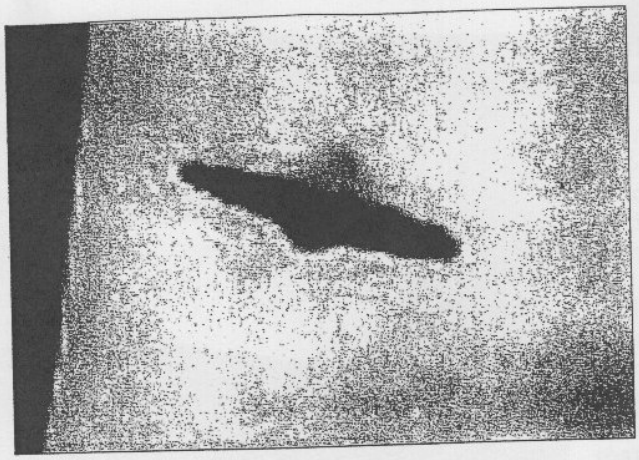
Nel dicembre 1978, in Adriatico, tra Bellaria e Cesenatico, un evento inspiegabile terrorizzò pescatori e marinai: colonne d'acqua, alte come torri, e misteriose luci danzanti. Una enorme palla di fuoco che si levò dal mare, sfrecciando verso il cielo notturno dissero in seguito i testimoni.

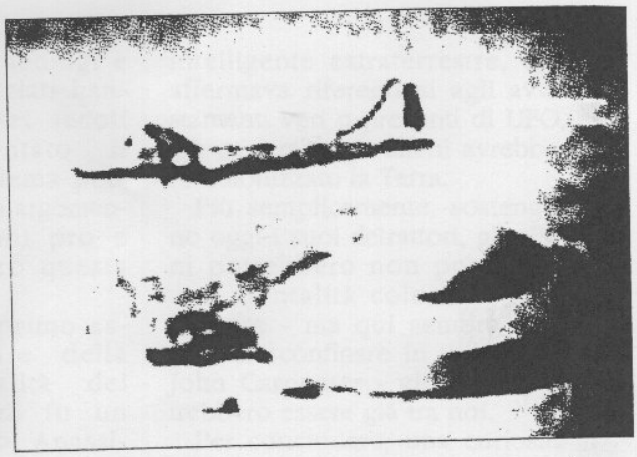
Psicosi collettiva, USO o fenomeni elettromagnetici?

Il braccio di mare fu comunque pattugliato da una Unità della Marina Militare e da due motovedette della Guardia Costiera, senza che si trovasse conferma alcuna della presenza di dischi volanti. Tra le ipotesi avanzate la più probabile, quella cioè che si fosse trattato di una imbarcazione in fiamme, fu tuttavia scartata dalle Autorità.

Ma poiché anche da terra molte furono le persone che confermarono l'avvistamento, l'ipotesi di una psicosi collettiva appare debole... Rimane plausibile, quindi, la spiegazione di una anomalia della natura: una tempesta elettromagnetica, del tipo che occorrono più frequentemente in tratti di mare quali il Golfo del Messico, il Triangolo delle Bermude e la costa sud-orientale degli Stati Uniti d'America, in Atlantico, dove le bussole impazziscono improvvisamente e gli aghi degli strumenti si mettono a girare in modo vorticoso.

I principali fenomeni che si vogliono far risalire agli USO possono suddividersi in quattro categorie: colonne d'acqua, alte fino a 300 metri, che si levano all'improvviso anche con mare calmo e bonaccia di vento; campi elettromagnetici che causano disturbi alla strumentazione di bordo e ai radar; fenomeni luminosi notturni, prodotti sia da oggetti in immersione che in emersione; fenomeni acustici di origine sconosciuta.





Nel settembre 1994, ad esempio, la US Navy rilevò una misteriosa pulsazione in un tratto di mare dell'oceano Pacifico.

Il *suono*, che sembrava provenire dal fondo del mare, fu giudicato dagli esperti come prodotto non da qualcosa di biologico ma da qualcosa di meccanico, ovvero artificiale.

A questo punto, il lettore dotato di fertile immaginazione potrebbe pensare di trovarsi di fronte ad un'altra delle fantasiose invenzioni di Clive Cussler e del suo alter-ego letterario: Dirk Pitt. Ma non sono invenzioni, purtroppo, le misteriose sparizioni verificatesi nella zona di mare delimitata dall'arcipelago delle Bermuda, dall'Isola di Gran Bahama e da Portorico, meglio nota ai più come il Triangolo delle Bermuda.

Chi non ha letto, o sentito parlare, almeno una volta di quest'area dell'Atlantico, cui si imputa la scomparsa di più di mille persone?

Nel 1840, nel Triangolo, venne ritrovata la *Rosalie*, una nave mercantile francese partita dall'Europa e diretta ai Caraibi; la nave era intatta, ma alla deriva...e, soprattutto, deserta. Che fine abbiano fatto l'equipaggio e i passeggeri della *Rosalie* non si è mai scoperto.

Sorte analoga toccò alla *Mary Celeste*, e nel secolo scorso a decine e decine di altre navi, tra cui le più famose sono, forse, la *Cyclops* della Marina da guerra degli Stati Uniti, la *San Paolo* della Marina da Guerra del Brasile e le navi da carico *Stavenger* e *Sulphur Queen*. Ma anche gli aerei, su quel tratto di mare, non sono stati immuni alla malasorte.

5 dicembre 1945. Le condizioni meteorologiche sono ottimali.

Nel linguaggio dei piloti, a tutte le latitudini del mondo, esiste una parola procedurale: cavok.

Cinque caccia del tipo *Avenger*, in forza alla Marina statunitense, si levano in volo dalla base di Fort Lauderdale. Una missione addestrativa di routine, che non comporta rischi né lascia presagire la drammatica piega che di lì a poco prenderanno gli eventi.

Infatti, dopo poco più di un'ora di volo, il comandante della squadriglia lancia un messaggio alla base: gli apparecchi, che dovrebbero trovarsi sulla via del ritorno tra il Grande Banco delle Bahamas e il Golfo del Messico, non riescono a determinare la propria posizione. La strumentazione di bordo è come impazzita. Poi, di colpo, s'interrompe il contatto radio.

Scattano immediatamente le operazioni di ricerca e soccorso, in gergo militare SAR. Tra gli aerei impiegati, un grosso idrovolante *Martin Mariner* che scompare, senza lasciare traccia, come i cinque caccia. In un solo giorno, nel famigerato Triangolo, la US Navy ha perso sei apparecchi e ventitré uomini.

Le ricerche, nei giorni seguenti, non dettero il benché minimo risultato.

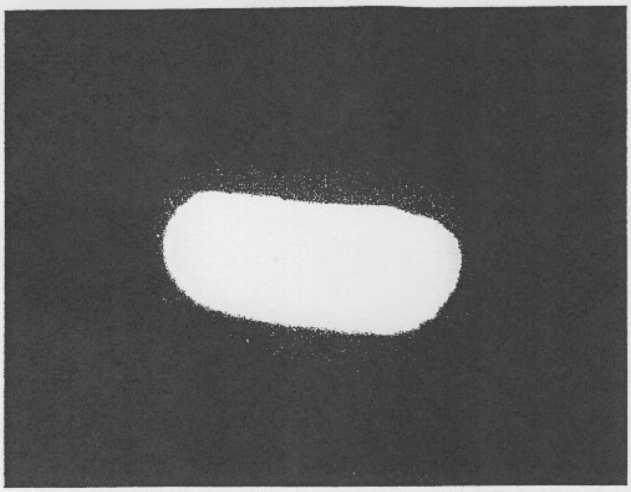
Ancora un aereo che scompare: è il luglio 1947, e questa volta si tratta di un C-54. Seguiranno negli anni a venire un quadrimotore inglese, un DC-3, un cargo diretto in Giamaica e un Super Constellation partito nel 1954 dal Maryland e diretto alle Azzorre. E poi, sempre in Atlantico: aerei cisterna dell' US Air Force, un C-119, un Chase YC-122, e naturalmente Cessna, Beechcraft e Piper...L'ultimo, in ordine cronologico, è un Twin Otter scomparso il 4 agosto 1988 in volo tra le isole di St. Lucia e St. Vincent, nel mar dei Caraibi.

Un avvistamento di USO, più recentemente, è stato segnalato dal personale d'una piattaforma petrolifera situata al largo di Corpus Christi, nelle acque del Golfo del Messico. Risale al dicembre 1998.

Poco prima delle otto del mattino, raccontano i testimoni, gli orologi di tutti si bloccarono alla stessa ora. Poi essi percepirono una forte vibrazione, e un rumore d'origine sconosciuta (come un brontolìo) che sembrava salire dal fondo del mare...Gli operai e i tecnici della piattaforma videro degli elicotteri militari sopravanzare sul lato ovest. Quindi, un enorme oggetto metallico venne fuori dall'acqua e si librò in aria.

I testimoni sono concordi nel descriverlo come una specie di grosso sigaro volante, affusolato alle estremità, con file di luci multicolori e quattro cupole nella parte inferiore concava.

Comunque sia, l'USO scomparve in un battito di ciglia. Gli elicotteri puntarono sulla piat-



taforma, la superarono e si diressero verso sud-sud-ovest. Una volta tornati a terra, gli oltre 200 tra tecnici e operai della piattaforma notarono che tutti gli orologi erano trenta minuti indietro rispetto all'orario normale.

Ce n'è abbastanza, dunque, per la trama di un film con gli agenti Scully e Mulder dell' FBI, i famosi cacciatori di X-Files. Ma senza nessuna conferma ufficiale da parte delle Autorità, senza prove concrete, tranne qualche rara fotografia - nel maggiore dei casi sfuocata - è difficile per i più sposare appieno la teoria degli USO uguale UFO uguale extraterrestri.

Chi è scettico rimane scettico, e chi ha fede continua a credere ciecamente.

Da sempre l'uomo è affascinato dal quesito sull'esistenza o meno di vita extraterrestre. Filosofi, teologi e scienziati hanno nei secoli affrontato il problema portando argomentazioni pro e contro questa tesi.

Il primo assertore della pluralità dei mondi fu un greco, Anassimandro di Mileto, vissuto nel VI secolo a.C.; ma bisogna arrivare al XVII secolo, e cioè ai lavori e alle osservazioni di Nicolò Copernico e Galileo, per trovare le prime basi scientifiche all'idea di una possibile esistenza di vita aliena.

In tempi più moderni, dalla Luna e dai pianeti del sistema solare, il campo di indagine si è spostato verso le stelle. Pensando che poiché ogni galassia contiene cento miliardi di stelle, ed esistono migliaia di galassie, parrebbe logico supporre che un certo numero di pianeti posseggano forme di vita, o che comunque abbiano caratteristiche favorevoli allo sviluppo della vita.

Generalmente, coloro che negano la possibile esistenza di vita aliena intelligente portano a loro sostegno la teoria evoluzionistica darwiniana.

Il grande fisico Enrico Fermi, per esempio, era scettico sull'argomento. Se esistesse una vita intelligente extraterrestre, egli affermava riferendosi agli avvistamenti veri o presunti di UFO, già da tempo gli alieni avrebbero colonizzato la Terra.

Più semplicemente, sostengono oggi i suoi detrattori, gli alieni potrebbero non possedere una mentalità colonizzatrice. Oppure - ma qui sembra proprio di sconfinare in un film di John Carpenter - gli alieni potrebbero essere già tra noi.

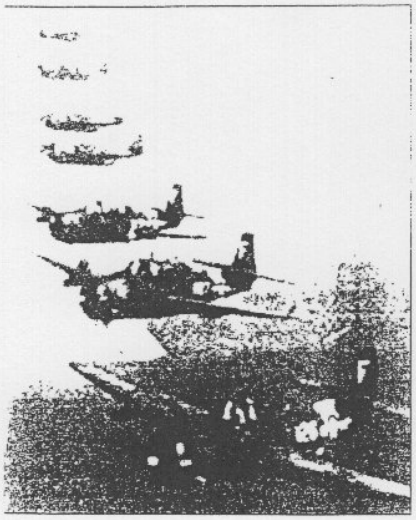
Per concludere, una curiosità storica.

In Italia, il primo studio serio sugli UFO fu condotto durante il fascismo. Mussolini costituì una struttura segreta, denominata Gabinetto RS/33 (dove RS stava per Ricerche Speciali), il cui presidente era...Guglielmo Marconi. Componevano il Gabinetto alcuni astrologi, professori e ufficiali della Marina e dell'Aeronautica.

L' RS/33, finché ebbe vita, riunì in un dossier tutti gli accadimenti che potevano riferirsi ad UFO e USO dal 1933 al 1940, anno in cui l'Italia entrò in guerra.

Mussolini allora non poteva saperlo, ma quando volle il Gabinetto RS/33, forse spinto da una preoccupazione più bellica che scientifica, diede all'Italia il primato nella nascita dell'ufologia.

Solo quattordici anni più tardi, infatti, gli Stati Uniti battezzarono la nuova scienza che studiava gli oggetti volanti non identificati. ■



Il Capitano di Fregata Ruggero Florio Ghiselli è nato a Viareggio nel 1960.

Entrato in Marina come Ufficiale di Complemento del Corpo di Stato Maggiore, ha ricoperto gli incarichi di Ufficiale di Rotta e di Addetto IOC/Controllore di Intercettazione sulle Unità della Squadra Navale Alpino, Libeccio, Audace e Ardito prima di essere destinato presso il Comando Prima Divisione Navale, in seguito ribattezzato Comgrupnav.

Nel 1993 ha partecipato, come Ufficiale di Staff di Comeuromarfor, all'operazione Sharp Guard.

Più recentemente, nell'ambito della Forza Multinazionale di Pace, è stato alle dipendenze di Cincnav a Timor Est per svolgere funzioni di Naval Liason Officer tra il Comando Navale Australiano, il Comando di Nave San Giusto e il Gruppo Tattico Folgore colà dislocato.

Dal settembre 2000 è alle dipendenze del Comando in Capo della Squadra Navale, a Roma, presso la Marittime Aircraft Control Authority della Divisione MPA. ■

Secolo XIX 14-4-04

IN RETE

Gli Ufo d'aprile e gli X-Files del fascio

Sono giorni tranquilli per i cacciatori di Ufo. Sebbene la Liguria sia zona calda (ricordate Zanfretta?), l'ultima segnalazione (1) risale a più di sei mesi fa. Tre giorni dopo il blackout, il primo ottobre, tal R. da Genova racconta di aver visto, prima del Grande Buio, «sferette bianche luminescenti che cominciarono a muoversi e scomparvero velocemente». R., che è musicista, stava lavorando con il suo pc. Fu allora che sentì uscire dal subwoofer «come un forte tuono»: «sembrava un aereo che stesse arrivando, passasse e poi si allontanasse». Dieci minuti dopo l'Italia fu ingoiata dalle tenebre e, per chi ci crede, la pista degli Ufo può essere più suggestiva di quella dell'Enel.

Ma a parlare di dischi volanti oggi che cinema, tv, libri e fumetti rigurgitano di fantascienza, sono capaci tutti. Diverso doveva essere parlarne prima che venisse inventata la parola Ufo. Allora sì che ci voleva fantasia. E ancora di più ce ne volle a concepire un organismo che di quelle cose si curasse. Fu così che, nell'undicesimo anno dell'Era Fascista, nacque il Gabinetto RS/33, gruppo Ricerche Speciali di cui si dice (2) fosse capo addirittura Guglielmo Marconi. Era un ente segretissimo la cui esistenza è poi trapelata grazie alle rivelazionidi un fantomatico Mister X: X, proprio come X-Files. Fu nell'aprile '34, settant'anni fa, che in questa storia, con una raffica di avvistamenti, entrò la Liguria. La regione aveva punti d'osservazione naturali (i semafori di Capo Noli, Capo Mele, Portofino e Genova), ma rapporti piovvero anche da Imperia, Savona e La Spezia. Di cinquecento violazioni dello spazio aereo in Italia, sessantanove - molte liguri - non furono mai chiarite. Esempi. Sette telegrammi, alle ore 14 del 3 aprile 1934 indicano un ordigno su Imperia che, alle 14,12, sparisce dietro Madonna del Rio. Alle 14,20 un oggetto fa evoluzioni su Genova e poi scompare. Alle 13,32 erano stati avvistati tre apparecchi sconosciuti. Altri erano passati sul capoluogo alle 11,28 e, prima ancora, alle 9,29. Più tardi, alle 18,58, saranno su Capo Mele. Il giorno dopo (ore 13,26), un telex da Savona. Due giorni dopo (ore 16,15) tre oggetti sconosciuti passano su Genova e, un quarto d'ora più tardi, su Imperia. Idem una settimana dopo e, ancora, il 16 aprile. Infine, c'è un avvistamento il 20. Poi, più nulla fino al 1936, quando risultano violazioni in zona militare ma una «strana mancanza di comunicazione» ammutolisce l'allarme aereo.

Coperto dall'Ovra, la polizia segreta del regime incaricata di bloccare ogni fuga di notizie, il team lavora sugli X-Files che arrivano dal cielo, forse addirittura anche su un *crash* nell'area di Milano. Del gruppo fanno parte un chirurgo, un ingegnere, un botanico, un matematico, un insegnante di ferromagnetismo, un chimico, un igienista e, curiosamente, solo un astronomo. Marconi non partecipa alle riunioni. Ma non è casuale, per gli ufologi, che proprio al suo nome sia accostata la storia del "raggio della morte" che avrebbe messo a punto alla fine degli Anni '30 e sul quale il Papa gli avrebbe caldamente consigliato di tacere. Fu più o meno in quel periodo, estate '39, che a Essen, in Germania, improvvisamente, tutto ciò che era mosso da energia elettrica si fermò. C'è chi ha ipotizzato che i nazisti stessero sperimentando un segreto sottratto ai fascisti su cui aveva lavorato il Gabinetto RS/33. Chissà se era lo stesso esperimento del settembre 2003. Hai visto mai che l'Enel...

■ (1) www.ufoitalia.net/ott2003.htm
■ (2) www.cun-italia.net/fasfile/

Marco Giacobbe
giacobbe@ilsecoloxix.it

LE APPARIZIONI DELLE GHIAIE DI BONATE E LE ARMI SEGRETE DI HITLER

Seconda parte

di Giancarlo Baldini

CHI È FRANCO MARCONI

Il Franco Marconi, nasce ad Arquata del Tronto (prov. di Ascoli Piceno), il 6 gennaio 1920, da Achille Marconi e Italia Gamba. In seguito con la famiglia (più due fratelli, lui era il terzo), va ad abitare a Macerata. Iscritto nel 1928 ai giovani Balilla (O.N.B.); fatte le elementari, s'iscrive al Regio Istituto di Agraria, dove consegue il diploma di Perito Agrario. Nel giugno 1938, si arruola volontario nel Corpo della Regia Guardia di Finanza. Passa pochi mesi alla Scuola Alpina di Predazzo (Trento) e poi viene mandato al Battaglione Allievi di Roma.

All'inizio della 2° Guerra Mondiale, dopo vari spostamenti finisce sul fronte yugoslavo e nel giugno 1942, inizia i suoi esperimenti sulla **"Folgorazione a distanza",** presso la Compagnia Autonoma Mobilitata di Cattaro, località costiera della Dalmazia (odierna Repubblica del Montenegro). Il Colonnello Giombini assisté a due esperimenti del finanziere-inventore, che descriverà nel suo *"Promemoria"* datato 11 febbraio 1943. Ci dice il Colonnello, che gli esperimenti furono fatti alla presenza di... *"autorità, ufficiali, ingegneri elettronici"* (vedi pagg. 82-83 del libro: "Il Raggio della Morte"). Alla fine del febbraio 1943, torna in Italia, alla Legione Territoriale di Genova, vicino al fratello Italo, che lavorava per l'Ansaldo a

Franco Marconi.

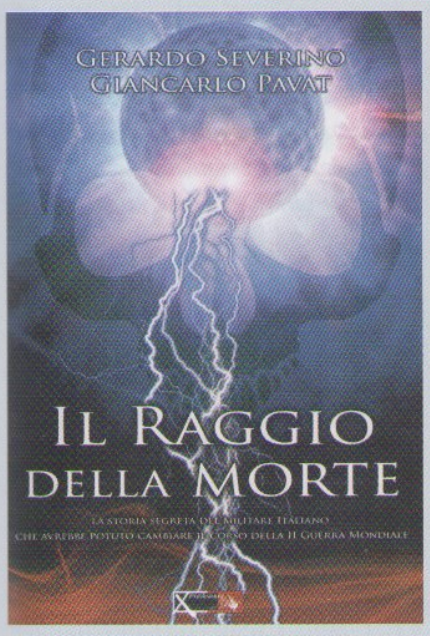
Cornigliano. Si stabilirà al Castello Raggio (di proprietà della ricca famiglia Raggio) che diventerà il suo quartier generale. Da qui farà il suo più noto esperimento: Genova-Ascoli Piceno di 550 km di distanza, e il suo Raggio folgorante non fallirà.

Grazie al suo amico e superiore, Generale C. Viany, trasferirà i suoi laboratori ed esperimenti ad Anzio nell'agosto 1943. Su ordine del Comando Generale delle Guardie di Finanza (sotto i cui auspici si erano iniziate e si svolgevano gli esperimenti).

Dopo l'8 settembre 1943, Marconi lasciò Anzio e tornò dai suoi a Porto S. Giorgio. Così dice lui stesso in un interrogatorio fattogli il 6 novembre 1945 dal Colonnello Malgeri: ***"L'8 settembre 1943, mi trovavo alla Scuola Sottufficiali al Lido di Roma, là trasferito temporaneamente dal Comando Generale di Roma per continuare negli studi e negli esperimenti iniziati a Genova, tendenti alla realizzazione della captazione dell'energia elettrica diffusa nell'atmosfera, come mezzo per ottenere la "Folgorazione a distanza". Per ordine del Capitano Stanziani, scappai con tutti gli altri militari del reparto rifugiandomi a Porto S. Giorgio, presso i miei famigliari e mi presentai al Comando di Sezione del Corpo"*** (vedi pag. 96 del libro: "Il Raggio della Morte").

UNA VITA AVVENTUROSA

Siamo a fine ottobre 1943. Da adesso inizia per il Marconi, un'avventurosa vita (simile a quella del personaggio dei film Indiana Jons), con tinte da romanzo giallo, ma con fatti realmente accaduti, senza che i due autori (ottimi investigatori) riescano a ricostruirli dettagliatamente. Loro ci dicono che: gli fu intimato dal Colonnello Giombini (suo amico che aveva conosciuto a Cattaro) di andare al Nord in piena Repubblica Sociale Italiana (RSI). Ma il Maggiore Vittorio Montanaro lo portò a Roma. Si sentiva braccato dalle spie della RSI. Si rifugiò in Vaticano, ma fu scoperto e dovette fuggire anche da lì. Con il Capitano Argenziano, delle Guardie di Finanza, che era passato alle bande partigiane; cercò di darsi alla macchia, ma non vi riu-



La copertina del libro "Il Raggio della Morte".

Una marea di folla a Ghiaie di Bonate nel maggio 1944.

scì. Così gli venne consigliato (ma da quale ufficiale delle Guardie di Finanza non si sa) di temporeggiare, e di recarsi, comunque, nel cuore della RSI, anche per non essere più braccato. Si sa per certo, dalle sue lettere mandate al Comando Generale delle Guardie di Finanza, che il Marconi, che amava l'Italia perché molto attaccato al suolo natio, non voleva dare le sue invenzioni, né ai Tedeschi, né agli Alleati (vedi stralcio della sua lettera a pag. 105 del libro: "Il Raggio della Morte"). Se così è, credo che il F. Marconi ci sia riuscito, grazie però, all'aiuto del Cielo, come personalmente credo. Così salì al Nord, e dal dicembre 1943 al giugno 1944, fu di nuovo a Genova, dal fratello Italo, dove ritrovò il suo amico e protettore il Generale Carlo Viany. Qui, grazie al Federale, Pietro Asti (morto poi in circostanze strane), riuscì a farsi ricevere dal Duce in persona, il 2 febbraio 1944 (vedi pag. 109 del libro: "Il Raggio della Morte"), che gli promise aiuti e gli disse di restare a Genova.

Da una lettera del Maresciallo R. Graziani (datata 13 maggio 1944, il giorno in cui iniziarono le Apparizioni a Ghiaie), il Marconi venne trasferito, ma solo fisicamente a Venezia, ma risultava sempre in forza a Genova. Così iniziò ad essere al centro di intrecci dei Servizi Segreti, sia della RSI che del Governo Badoglio. Fino a che, nell'estate 1944, entrarono in scena i Servizi Segreti Tedeschi, che si erano appena ripresi dal Colpo di Stato ordito da Alti ufficiali Tedeschi, connesso al fallito attentato, del 20/07/1944, ad Hitler, a Rastenburg, nel suo quartier generale. Attentato che come abbiamo detto nella prima parte di questo servizio, era stato predetto il 20 maggio dalla Madonna delle Ghiaie.

MARCONI E GHIAIE DI BONATE

Ora, personalmente penso che il Marconi, forse, passò di lì da Ghiaie, nell'agosto del 1944, quando ancora tanta gente andava là a pregare. Infatti il Capo di Gabinetto del Ministero delle Forze Armate, dott. Vittorio Magno Boccia (ignaro dei progressi fatti dal Marconi o forse a causa di essi), scrisse al nostro inventore, indirizzando la lettera al Comando Provinciale delle G.N.R. di Venezia, invitandolo a presentarsi presso la *"Commissione Tecnica per l'esame dell'invenzioni belliche"* che aveva sede a Bergamo (particolare molto interessante questo), per conoscere i particolari dell'invenzione. Ma non si sa bene, poi, come i Servizi Segreti Tedeschi, riuscirono ad ingannare (sembra con lo stratagemma degli imprenditori veneti riuniti a Verona) il Marconi, portandolo a Verona, al Palazzo delle Assicurazioni dove trovò ad aspettarlo tre grandi Generali delle SS Wolff (eccolo qui ancora nei suoi pieni poteri), Harster e un altro (chi?), (vedi pag. 120 del libro "Il Raggio della Morte"). Questi Generali gli procurarono tutti i mezzi che gli servivano per i suoi esperimenti. Così il Marconi, affidatagli una villetta in via G. Camozzi, n. 5-15, in Borgo Trento, a Verona (tuttora esistente), continuò i suoi esperimenti sotto il controllo delle SS. Lui cercò di prendere ancora tempo chiedendo di fare i suoi esperimenti nella più isolata Peschiera del Garda. Fu accontentato. Ma oramai il suo strumento funzionava (vedi pagg. 124-125 del libro: "Il Raggio della Morte"). Così le SS vollero riprodurre l'arma al più presto. Il nostro inventore, astutamente

chiese il permesso da parte di Mussolini, che, il 19 ottobre 1944 glielo concesse scrivendogli una lettera (vedi testo completo della lettera del Duce a pag. 128 del libro: "Il Raggio della Morte"). Ora, dal 19 ottobre 1944 (giorno della lettera del Duce) al 2 novembre 1944 (giorno del suo arresto da parte delle SS), Marconi cercò ancora di temporeggiare, fino a che i Tedeschi, a Verona, gli fecero una grande festa, durante la quale gli presentarono uno scienziato tedesco al quale avrebbe dovuto spiegare il funzionamento del suo apparecchio per poterlo riprodurre in serie. Ma il Marconi rifiutò. Fu minacciato di esser fucilato subito, ma poi fu messo in prigione a Verona (dove qui conobbe la sua futura moglie Jolanda Cuniberti, arrestata per aver aiutato alcuni ebrei a fuggire). Poi fu ben presto trasferito nel lager di Bolzano. Qui restò poco, perché prima della fine di novembre, fu trasferito con altri 37 sventurati a Dachau (vedi pag. 134 del libro: "Il Raggio della Morte"). Restò in località Herling, come confermarono due testimoni italiani: dott. Poggi e il prof. Ziccardi, come lui deportati. Qui fu liberato dagli Alleati nel 1945. Fu subito sottoposto ad un lungo interrogatorio dalle Forze Alleate per mezzo del Colonnello Malgeri. Poi nel 1946 riprese servizio nelle Guardie di Finanza di Cornigliano (Genova). Si sposò il 15 agosto 1948 ad Aversa (Verona) con Jolanda Cuniberti da cui ebbe due figlie: Tiziana e Nadia, nate a Trento. Si congedò dalle Guardie di Finanza l'8 maggio 1959 con il grado di Appuntato, e fece ritorno a Verona. Qui domiciliò in via Albere n° 89 e in seguito in Corso Venezia n° 9/h. Morì il 10 gennaio 1991 a pochi giorni dal suo settantunesimo compleanno.

MISTERI E IPOTESI

Il Franco Marconi non disse mai nulla delle sue vicende e degli esperimenti sulla **"Folgorazione a distanza"**, neanche alle due figlie Tiziana e Nadia che sono rimaste sbalordite quando i due autori finanzieri le hanno messe al corrente dell'attività del loro papà. Ma perché? Per quale motivo calò il silenzio anche dopo il suo ritorno in Italia? Così, il Marconi ha portato il suo segreto nella tomba.

Adelaide Roncalli in collegio nel 1944.

Veniamo ora alla mia ipotesi. Partendo proprio dalla riservatezza e dalla forza di volontà che aveva il nostro inventore. La sua vicenda è chiaramente avvolta dal Mistero (simile a quello del fisico-genio siciliano Ettore Majorana, scomparso il 25 marzo 1938). È un mistero che abbia resistito alle torture, cui di sicuro fu sottoposto dai Tedeschi (vedi pagg. 182-183 del libro: "Il Raggio della Morte"). È un mistero che sia tornato sano e salvo da Dachau, in Italia. Ma se si resta solo sul piano umano orizzontale, forse non riusciremo mai a scoprire la verità. Credo che urge fare dei riferimenti alle Apparizioni della Regina della Famiglia a Ghiaie di Bonate nel maggio del 1944, e che forse vanno ad incrociarsi con le vicende del Marconi che si trasferì a Verona nell'agosto del 1944 per volontà dei Tedeschi.

La domanda di fondo che dobbiamo farci è questa: ***si presentò il F. Marconi a Bergamo per segnalare la sua invenzione alla Commissione Tecnica che esaminava le invenzioni belliche?*** Personalmente credo di sì. Perché lui era un finanziere obbediente, e perché tutti volevano sapere come funzionasse il suo piccolo apparecchio. Ma come di consueto (credo), lui non disse niente, né scrisse niente. Solo che in quegli stessi mesi, a Ghiaie (che dista appena 15 km da Bergamo), una fiumara di gente andava a pregare al Torchio, e la bambina Adelaide era tenuta segregata, in un asilo di suore a Bergamo. Credo che l'intelligenza dinamica del Marconi, lo abbia spinto sia a conoscere la bambina, sia ad andare sul luogo delle Apparizioni.

Questo perché ogni intelligenza come la sua ama conoscere il Mistero. ***Cosa accadde al finanziere-inventore se andò a Bergamo?*** Qualcosa gli successe di sicuro, e anche di molto forte. Dico questo perché le SS avevano tecniche di tortura che avrebbero fatto parlare anche i morti. Se Franco Marconi riuscì a superarle tutte, credo che non fu solo per merito suo, ma anche della Madonna delle Ghiaie. Lancio quindi, da ora, un appello all'amico del *Segno* Alberto Lombardoni (che ho conosciuto a Ghiaie il 13 maggio 2014, per il 70° anniversario; ci siamo salutati al Torchio, ero con un amico in un Camper), perché indaghi (lui che ha più tempo di me) se il finanziere Franco Marconi si sia recato a Bergamo nel fine luglio, o in agosto o nella prima metà di settembre del 1944. Questi sono i mesi in cui lui può essersi recato là. Se c'è andato, allora la mia ipotesi può essere vera. Marconi, aiutato dalla Madonna di Ghiaie di Bonate, ha portato il suo segreto nella tomba perché l'Umanità non è ancora degna di conoscerlo.

di Maurizio De Paoli

IN UN VOLUME DI RICCARDO CASSERO RACCOLTE LE "VELINE" DEL DUCE

QUANDO **C'ERA LUI...**

ECCO COME IL MINCULPOP IMPONEVA AI GIORNALI DI NASCONDERE LE NOTIZIE CHE DAVANO FASTIDIO AL DUCE. E DI EVIDENZIARE QUELLE CHE ESALTAVANO IL REGIME.

I treni? Tutti inesorabilmente in orario. Omicidi, furti e rapine? Scomparsi. La disoccupazione? Solo un brutto ricordo del passato. Chi non vorrebbe vivere in un Paese così? Ma è mai esistito?

Certo che sì: «Quando c'era lui...», il Cavaliere Benito Mussolini, capo del Governo, primo maresciallo dell'Impero, duce del fascismo e così via di titolo in titolo, di carica in carica. O, almeno, questa era l'illusione in cui potevano cullarsi gli italiani di allora, sfogliando giornali che sembravano scritti nel "Paese che non c'è", un'isola felice nell'oceano tempestoso della storia.

Peccato che questa Italia fosse, in gran parte, solo il frutto di una martellante operazione di propaganda attuata dal Ministero della cultura popolare (Minculpop), che ogni giorno inondava di "veline" le scrivanie dei direttori dei giornali della Penisola.

Proprio a queste "veline" è dedicato un volume (*Le veline del Duce - Come il fascismo controllava la stampa*, Sperling & Kupfer Editori, 180 pagine, 18 euro), nel quale l'autore, Riccardo Cassero, giornalista e storico di *Il Mattino di Napoli*, ha raccolto e commentato una se-

LE VELINE DEL CAPO

1935 - 28 giugno - Non pubblicare fotografie del pugile Primo Carnera a terra (il 25 giugno, il pugile italiano era finito k.o. contro Joe Louis).

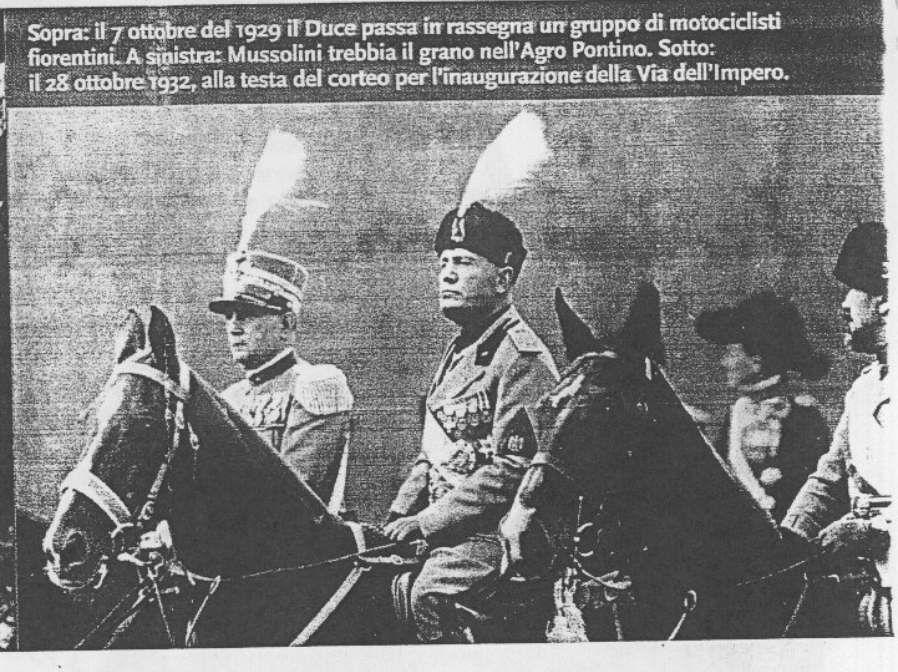
1936 - 5 giugno - Ricordiamo che Africa si scrive con una sola "f" e non con due. Addis Abeba deve essere scritta e pronunciata senza l'accento sull'ultima "a".

IL DUCE IN LIBRERIA

«Nessun italiano è stato più amato e più rinnegato». Partendo da questa premessa, Arrigo Petacco dedica a Mussolini una nuova biografia, *L'uomo della provvidenza. Mussolini, ascesa e caduta di un mito* (Mondadori, 254 pagine, 17,50 euro).

«L'ultima volta che vidi il Duce mio padre fu la mattina del 17 aprile 1945, sul lago di Garda, a Gargnano, sede della Repubblica di Salò», si apre così *Il Duce, mio padre* (Rizzoli, 178 pagine, 15 euro), di Romano Mussolini.

È invece una storia di spie, agenti segreti e traditori quella scritta da Mimmo Franzelli in *Guerra di spie. I servizi segreti fascisti, nazisti e alleati, 1939-1943* (Mondadori, 304 pagine, 18 euro).



Sopra: il 7 ottobre del 1929 il Duce passa in rassegna un gruppo di motociclisti fiorentini. A sinistra: Mussolini trebbia il grano nell'Agro Pontino. Sotto: il 28 ottobre 1932, alla testa del corteo per l'inaugurazione della Via dell'Impero.

lezione delle più significative e singolari degli anni tra il 1935 e 1943 quando tutta la baracca andò a rotoli e Mussolini, liquidato nella congiura del Gran Consiglio la notte del 25 luglio, fu " licenziato" dal re e sostituito con il maresciallo Badoglio, l'uomo per tutte le stagioni e tutti gli incarichi.

«Il nostro», ricorda Cassero, «era il Paese dell'ordine, della disciplina, del rispetto reciproco. Tutto ottimismo, fiducia nell'avvenire, esaltazione del mito del Duce, entusiasmo per gli eventi bellici». Finché proprio le devastazioni della guerra non aprirono gli occhi dei molti italiani che avevano preferito i sogni alla realtà, e che si ritrovarono così catapultati dalla favola alla tragedia, dalla comme-

1937 - 14 agosto - Rivedere le corrispondenze dalla Sicilia, perché non si deve pubblicare che il Duce ha ballato.
13 ottobre - Si conferma la disposizione, già data, di non occuparsi di ragazzi che scappano da casa.

1938 - 16 agosto - Dare con rilievo e commentare il comunicato sull'aumento di statura in Italia, dimostrando come detto aumento sia il risultato di sedici anni di politica razziale, manifestatasi attraverso le provvidenze per la maternità e l'infanzia, l'incremento dato dal fascismo alla vita sportiva e alla ginnastica, le colonie marine e montane, il miglioramento della nutrizione, delle condizioni di lavoro, eccetera.

1939 - 6 gennaio - Nelle cronache delle partite di calcio e nei commenti sul Campionato non "sfottere" gli arbitri.
22 febbraio - I filobus vanno chiamati "vetture filotramviarie".
1 giugno - Diminuire le notizie sul cattivo tempo.

1940 - 22 febbraio - Tenere sempre presente che tutto quanto si fa in Italia attualmente, lo sforzo produttivo del Paese, la preparazione militare, la preparazione spirituale, eccetera, tutto promana dal Duce e porta la sua firma inconfondibile.
6 aprile - Non è tollerabile che, specialmente i giornali di moda, pubblichino fotografie di donne magrissime.
6 agosto - Si riconferma la disposizione di non pubblicare fotogafie di militari in ginocchio durante la Messa.

FAMIGLIA CRISTIANA
VIA GIOTTO 36
20145 MILANO MI
n. 2 9-GEN- 5

dia al dramma. Un libro, quello di Cassero, che aiuta a capire il passato, ma è anche un suggerimento per il presente, perché, oggi come ieri, il mondo dell'informazione è zeppo di venditori di favole e di piazzisti di sogni a buon mercato.

Le "veline" del Minculpop avevano lo scopo di nascondere agli italiani le verità scomode. Alcune, rilette oggi, hanno il sapore della barzelletta. Sembrano ingenue, tanto sono ridicole. Ma anche le più incredibili rispondevano a una logica ben precisa, quella di esaltare le conquiste "radiose" del fascismo e la favola di un'Italia invincibile.

E così una leggenda dello sport, come il pugile Primo Carnera, non poteva essere fotografato a terra, dopo un k.o., perché un mito italiano si piega ma non si spezza.

E in questo Paese senza difetti non si poteva dire, ad esempio, che Edoardo Agnelli senior, morto in un incidente aereo all'idroscalo di Genova il 14 luglio 1935 era precipitato allo Scalo "Mussolini", perché qualcuno avrebbe potuto pensare che il Duce fosse un menagramo. E se l'Italia, nel giugno del 1939, era flagellata dal maltempo, nessun problema, bastava «diminuire le notizie sul cattivo tempo».

In quell'Italia, infatti, come annota Cassero, «il fascismo faceva davvero... il bello e cattivo tempo».

MAURIZIO DE PAOLI

E MUSSOLINI NASCOSE L'UFO!

Tra le tante notizie di cronaca che il Minculpop ordinò di nascondere ci fu anche la presunta apparizione di un Ufo nei cieli di Milano.

Lo racconta Riccardo Cassero: «Da documenti attendibili, risulta che nel giugno del 1933, a Milano, un oggetto non identificato piombò dal cielo e si schiantò a terra. I resti furono occultati e il regime si mise in moto per impedire che la notizia venisse diffusa».

Questo il testo del telegramma diramato dall'Agenzia Stefani il 13 giugno 1933, ore 16, con dicitura "Riservatissimo – lampo – priorità su tutte le priorità": «D'ordine personale del Duce disponesi assoluto silenzio su presunto atterraggio su suolo nazionale at opera aeromobile sconosciuto». E per i trasgressori erano previste sanzioni durissime, «fino at deferimento Tribunale sicurezza dello Stato».

Secondo Cassero, «i resti del disco sarebbero stati recuperati dai fascisti e nascosti negli stabilimenti della Siai Marchetti di Vergiate (Varese) che presero misteriosamente fuoco nel 1943». Non solo: «Un funzionario incaricato di trasmettere ai tedeschi i risultati di ricerche segrete sull'Ufo fu rinchiuso in manicomio».

Accanto: la copertrna del libro di Riccardo Cassero. A destra, dall'alto: il Duce con Vittorio Emanuele III e con un gruppo di religiose.

1941 - 13 marzo - Niente notizie di pretesi miracoli e fenomeni affini, ad eccezione del tradizionale episodio di San Gennaro a Napoli.

7 luglio - Tenere presente che nelle zone balneari è permesso alle donne di andare in pantaloni.

18 luglio - Nessun trafiletto e tanto meno nessuna condanna contro le donne senza calze.

10 novembre - In materia demografica, astenersi dal pubblicare i parti plurigemellari, dato che si è dimostrato che nella maggioranza dei casi i neonati non sopravvivono.

1942 - 25 febbraio - Non riprendere dalla *Gazzetta Ufficiale* il decreto dell'aumento delle trasferte agli impiegati dello Stato.

14 agosto - Non occuparsi in alcun modo, neanche nelle pagine di cronaca, del Ferragosto.

1943 - 4 maggio - Nei figurini di moda femminile le gonne vanno leggermente allungate oltre il ginocchio.

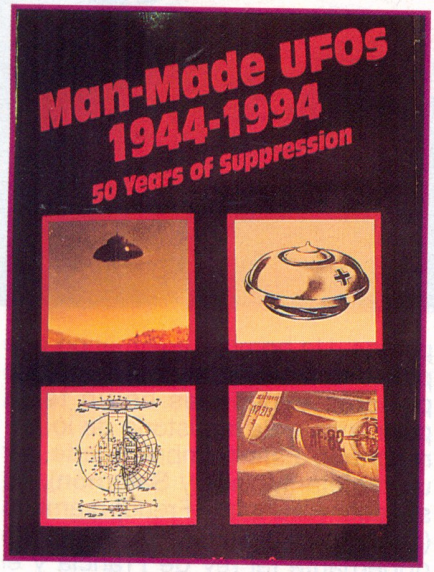
30 maggio - Fino a nuovo avviso, allo scopo di non dare segnalazioni al nemico, ogni accenno alla mietitura è vietato.

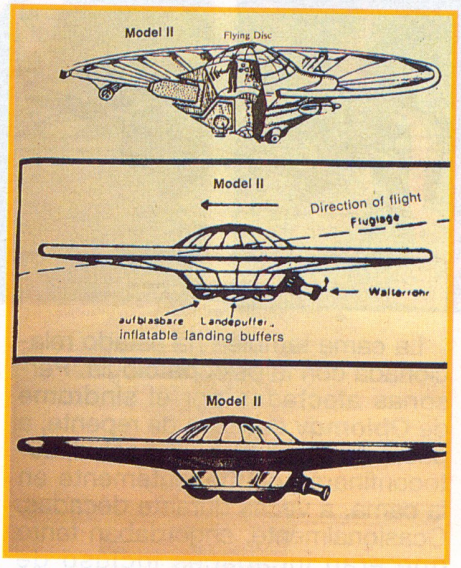
9 luglio - La ditta Spagnoli di Perugia, produttrice di lana di coniglio Angora, ha fatto pubblicare sui giornali una reclame nella quale è detto che "la lana di coniglio è la lana degli italiani". Superfluo rilevare il sarcasmo che tale infelice dizione ha sollevato. Provvedere d'urgenza perché tale infelicissima reclame non sia più assolutamente pubblicata.

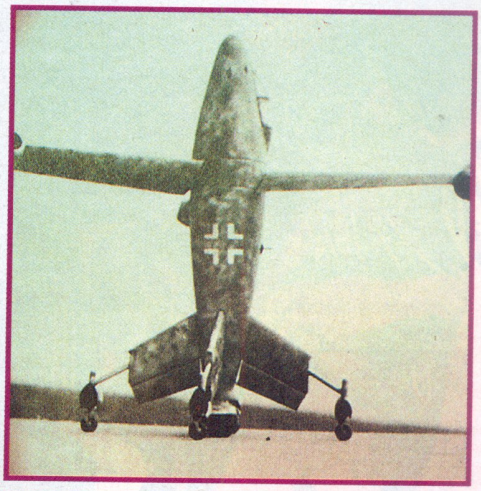
(Tutte le citazioni sono tratte dal volume Le veline del Duce - Come il fascismo controllava la stampa, *Sperling & Kupfer Editore).*

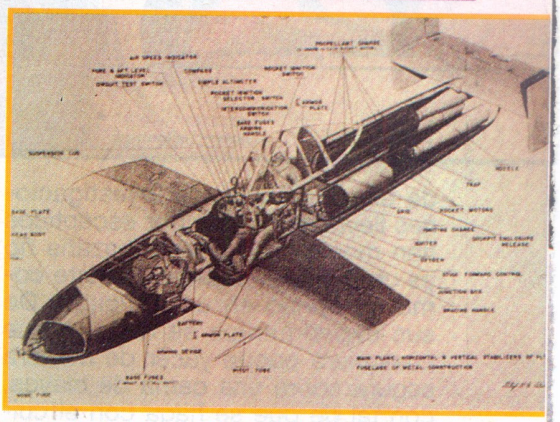
OPERACIÓN

Al final de la Primera Guerra Mundial florecieron sociedades secretas que habrían de marcar la futura ideología hitleriana y llevar a los alemanes en pos del sueño de una raza superior capaz de dominar el mundo, y cuyos miembros serían equiparables a seres legendarios que, según creían los nazis, habitaban -y habitarían aún- en ciudades subterráneas. La búsqueda de estas civilizaciones perdidas llevó a arqueólogos nazis a recorrer el planeta y emprender fantásticas aventuras, tanto en el campo de la tecnología como en el de la exploración geográfica.









A la izquierda, el libro de Renato Vesco y David H. Childress "OVNIs hechos por el hombre entre 1944 y 1994". Al lado, objetos voladores diseñados durante el III Reich. En la parte superior, primer avión de despegue vertical del mundo, hecho por los alemanes; debajo, prototipo -tripulado- de lo que luego sería la bomba volante V-1.

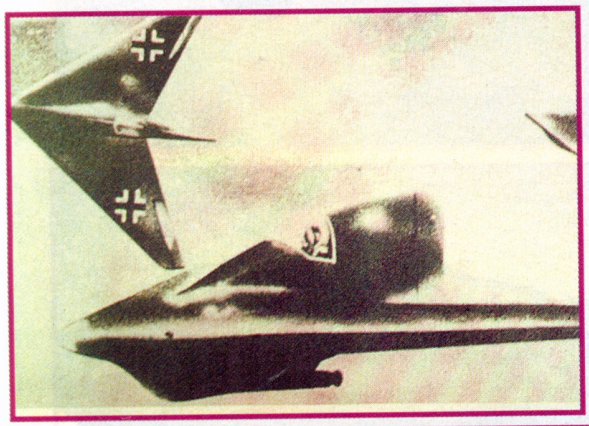
EL fin de la Primera Guerra Mundial trajo la división ficticia de Europa, pactada en Versalles. Alemania sufrió el peor revés político y económico de su historia y tuvo que aceptar unas condiciones muy duras en el Tratado. Por otra parte, el tema de los nacionalismos quedó una vez más sin abordar y en Alemania las ideas de recuperación de la gloria perdida empezaron a proliferar con las consecuencias que todos conocemos. En este ambiente que evocaba con nostalgia los héroes mitológicos florecieron dos sociedades secretas: la *Sociedad Vril* y la *Sociedad de Thule*, las cuales habrían de proporcionar en el futuro a la Alemania hitleriana la base ideológica necesaria para extender el reinado de terror que llevó luego al exterminio a millones de inocentes. Y es que ambas rivalizaron entre sí durante años, alentando el mito de los arios alemanes como raza superior que iba a dominar el mundo.

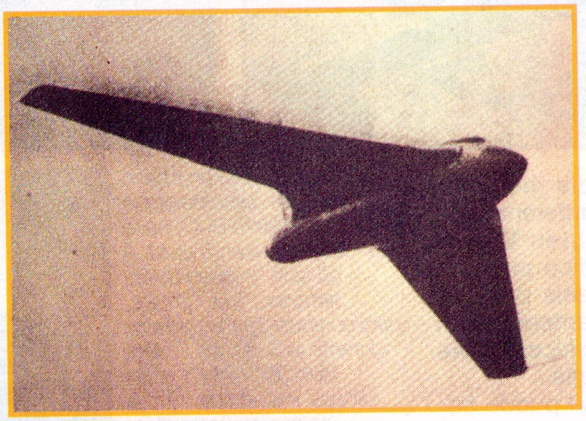
Y así, mientras la Sociedad de Thule basaba su filosofía y doctrina en el convencimiento de la existencia de un continente perdido en las zonas árticas, el objetivo principal de la Sociedad de Vril era investigar los orígenes de la raza aria y la forma de estimular las capacidades mágicas dormidas en su sangre y así convertirla en un vehículo de poderes sobrehumanos. Hay que decir que la inspiración principal de los vrilianos tenía su origen en la obra del rosacruz inglés **Bulwer Lytton**, *The Coming Race (La raza venidera)*, en cuyo libro el autor hace una descripción novelada de los secretos que habría aprendido durante su propia iniciación y habla de la existencia de una raza -los *Vril-ya*- con facultades paranormales excepcionales y que tenían sus ciudades bajo tierra.

En cualquier caso, ambas sociedades compitieron entre sí durante más de una década lanzando al aire todo tipo de dispositivos circulares, algunos de los cuales empleaban

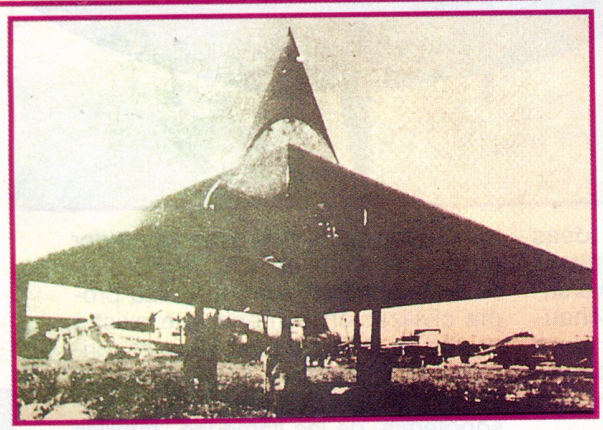
María Ortische, famosa médium y miembro de la sociedad secreta alemana Vril, aseguraba recibir, mediante escritura automática, mensajes redactados en sumerio que provenían de una civilización alienígena habitante del sistema solar de Aldebarán.

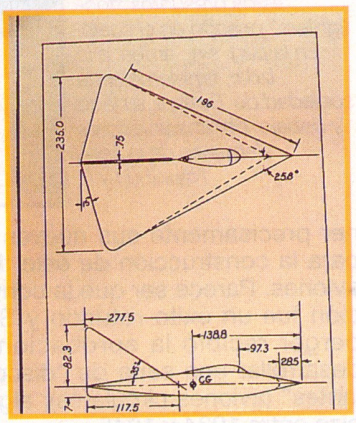
ALDEBARÁN

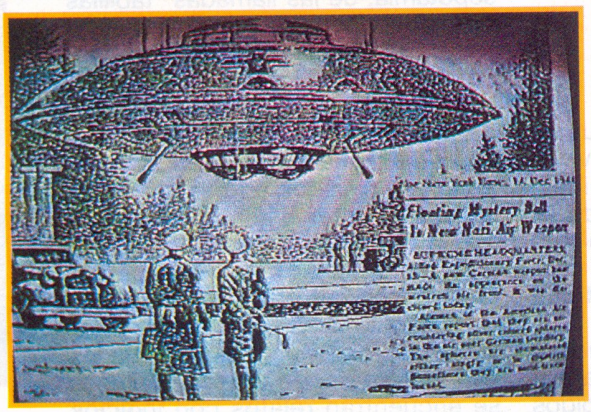


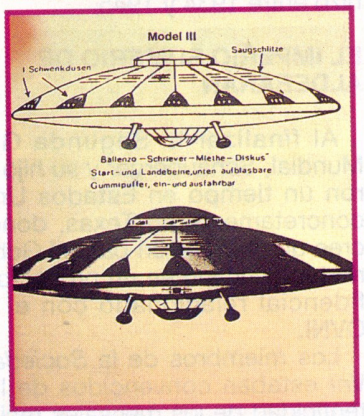


A la izquierda, imágenes del prototipo alemán del DM 1, posible precursor del avión invisible norteamericano Stealth, al que también podemos ver en las fotos inferiores. Debajo, artículo británico publicado en 1942 preguntándose si esa nave circular era un nuevo prototipo secreto alemán; a su derecha, el disco diseñado por el equipo de Ballenzo, Schriever y Miethe.









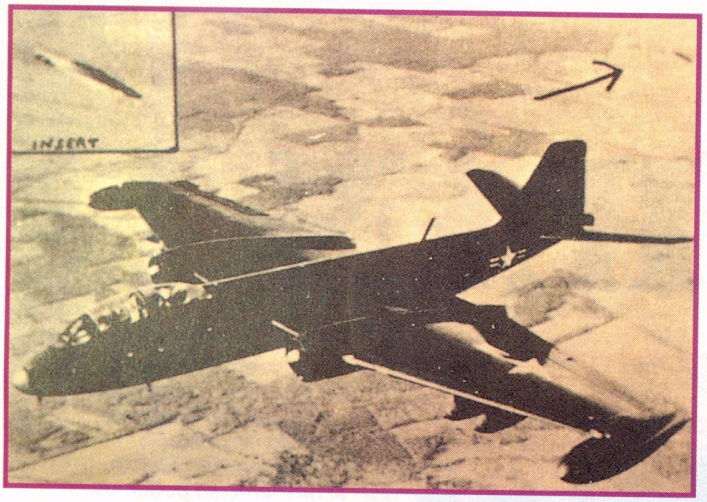
fuentes de energía alternativas. Al parecer, la meta de los científicos de la sociedad de Vril era enviar una nave de más de 100 toneladas a la estrella Aldebarán, a unos 68 años-luz de distancia de la Tierra.

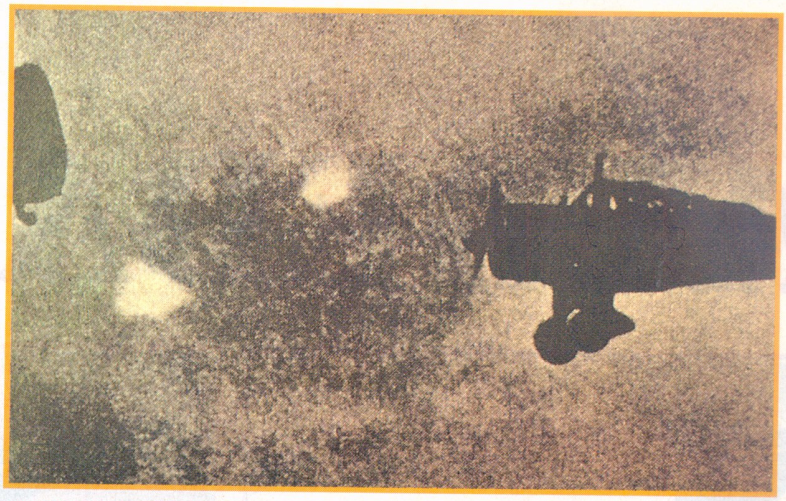
UNA MÁQUINA DEL TIEMPO PARA LLEGAR A LAS ESTRELLAS

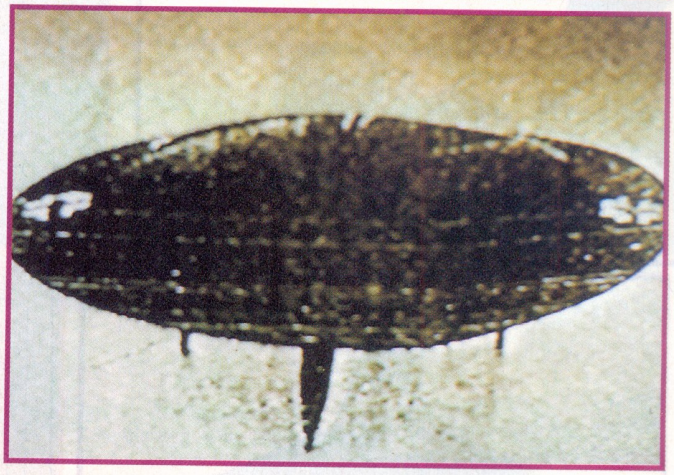
Pero centremos los hechos. Cuenta la historia -¿o pertenece a la leyenda?- que a finales de 1919 ocho miembros escogidos de ambas sociedades se reunieron en una vieja casa de caza cerca de la localidad de Berchtesgarten con la intención de establecer contacto mediúmnico con seres de otra constelación. Unos meses antes, **María Ortische**, famosa médium y miembro de ambas sociedades, aseguraba haber recibido una serie de mensajes, unos en sumerio y otros en el código secreto de los templarios. De la traducción de los textos, redactados por la misma María mediante escritura automática, se dedujo que provenían de una civilización alienígena que vivía en el sistema solar de Aldebarán, en la constelación de Tauro. De ahí el motivo de la reunión conjunta. Aquella noche los presentes querían establecer un nuevo contacto para conseguir mayor información. En concreto, querían saber cómo construir una máquina del tiempo que los transportara al lugar de origen de los mensajes. Poco trascendió de lo ocurrido en aquella reunión, aunque se sabe que durante cerca de dos años estuvieron trabajando con una máquina de las características pretendidas -plan llamado *Operación Aldebarán*- y que, de alguna manera, ese proyecto tuvo algo que ver con el desarrollo de la *Unidad Motriz Vril de Levitación*, pieza fundamental en la fabricación de las primeras naves circulares. Se dice que, a principios de 1924, la máquina fue desmontada y sus piezas cuidadosamente almacenadas en un lugar desconocido del sur de Alemania, quizás en la fábrica de aviones Messerschmidt de Auchberg.

ENERGÍAS ECOLÓGICAS AL SERVICIO DEL PODER

En el camino hacia la dominación del mundo había en aquellos momentos un obstáculo importante para Alemania: su dependencia del petróleo extranjero. Y para llegar a ser autónoma, Alemania tenía que buscar fuentes de energía alternativa. Esta necesidad y preocupación pudo verse reflejada en el discurso que **Rudolf Hess** dirigió, en 1923, a estudiantes de la Universidad de Munich. En él hablaba de los dos principios fundamentales que influyen sobre la materia y los acontecimientos -la creación y la destrucción, *"determinantes a la hora de aplicar la*







Arriba, a la izda., un objeto en forma de disco persigue a un bombardero B 47, hace ya más de cuarenta años. A su lado, imagen de los famosos "foo-fighters" persiguiendo aviones aliados durante la Segunda Guerra Mundial. Junto a estas líneas, imagen de uno de estos presuntos "foo-fighters" posado en el suelo. En la pág. sig., arriba, a la izda., emblema de la sociedad de Thule; a su lado y debajo, objetos voladores alemanes de la serie Haunibu I y II.

tecnología". Poco podía imaginar Hess que en aquella conferencia se hallaba entre los oyentes **Víctor Schauberger**, un científico próximo a los *vrilianos* que sostenía precisamente que las ideas mantenidas en aquel tiempo por los políticos sobre la propulsión eran erróneas.

Shauberger, del que se puede decir que ha sido el primer ecologista del siglo, dio un enorme impulso al arsenal armamentístico alemán. Pero todos sus inventos fueron encaminados a hallar una tecnología nueva que no dependiera de la combustión ni de la destrucción de sustancias que, inevitablemente, contaminan el medio ambiente. Sus observaciones sobre la armonía del universo y la geometría divina le llevaron a concluir que existen otras energías que no están basadas en la *"explosión"* sino en la *"implosión"*. Y fue ateniéndose a estas ideas como Schauberger diseñó las célebres máquinas voladoras cuyos motores, impulsados por electrogravitación, acabaron siendo el origen de la fabricación de unos misteriosos aviones circulares que los nazis habrían usado clandestinamente como arma de guerra.

El fundamento de la unidad de propulsión dependía, al parecer, de la creación de una zona de baja presión atómica generada en segundos por la acción de agua o aire forzados a circular de manera radial y axial bajo condiciones de un gradiente decreciente de temperatura.

El hijo de Schauberger declararía años después a un canal de la televisión alemana que, en 1934, su padre fue invitado a mantener una reunión secreta con **Adolf Hitler** para exponer precisamente sus nuevas ideas para la construcción de este tipo de aviones. Parece ser que la conversación fue un éxito rotundo y Schauberger recibió la aprobación para desarrollar una serie de "discos volantes" (aviones circulares); algo que hizo entre 1934 y 1945.

EL IMPERIO SUMERIO DE ALDEBARÁN

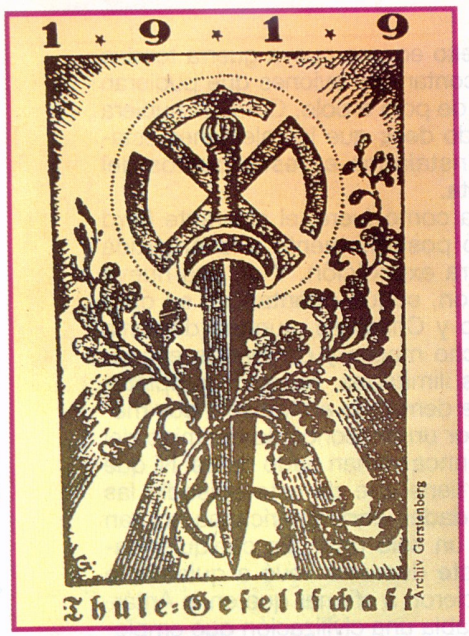
Al finalizar la Segunda Guerra Mundial, Schauberger y su hijo vivieron un tiempo en Estados Unidos, concretamente en Texas, donde se cree que trabajaron para el Gobierno norteamericano en un proyecto confidencial relacionado con el tema OVNI.

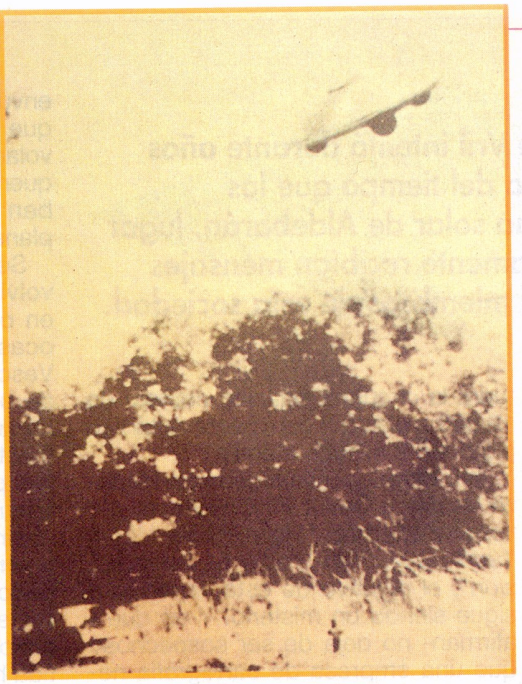
Los miembros de la *Sociedad de Vril* estaban convencidos de la autenticidad de los mensajes recibidos a través de María Ortische. Es importante señalar que del contenido de éstos se desprendía la existencia de un imperio sumerio formado por los dos planetas que giran alrededor de Aldebarán, la estrella más brillante de la constelación Tauro. La propia civilización sumeria que existió un día en la Tierra tendría, pues, origen extraterrestre. Tesis apoyada por el hallazgo arqueológico, en Mesopotamia, de las llamadas "tablillas reales", en las cuales se dice que *"el poder real descendió a la Tierra desde los cielos"*.

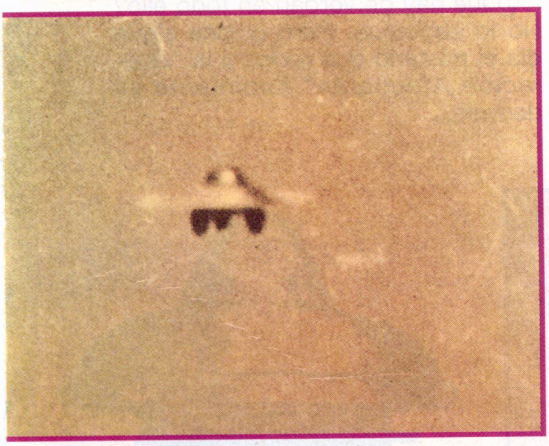
Y, por otra parte, no hay que olvidar que el análisis de restos arqueológicos y manuscritos de otras civilizaciones, hallados en nuestro siglo, parece apuntar hacia el hecho de que la Tierra ha sido visitada esporádicamente desde hace milenios por seres superiores que hacen su aparición montados en vehículos no identificados. También en algunos de los libros sagrados de ciertas religiones se encuentran relatos con indicios de estas visitas. Así, el profeta **Ezequiel** habla en la *Biblia* de un dispositivo volador compuesto por una rueda dentro de otra. Mientras que el *Ramayana* y el *Mahabharata*, textos hindúes, mencionan unas máquinas voladoras llamadas *Vimanas*.

En cualquier caso, los arqueólogos y científicos del Tercer Reich dieron una gran importancia a estas "evidencias" de seres más civilizados venidos del espacio; tanta, que llegaron a gastar más dinero en expediciones arqueológicas que los norteamericanos en la bomba atómi-

Las actividades y reuniones de la Sociedad de Vril parecen indicar que los mensajes mediúmnicos recibidos por sus miembros contenían instrucciones para construir las naves circulares desarrolladas por el Tercer Reich en los años cuarenta.







ca. Su búsqueda de vestigios de antiguas civilizaciones les llevó a viajar por las selvas iberoamericanas, los desiertos africanos, las montañas del Tíbet e, incluso, a los polos, rastreando vestigios de antiguas civilizaciones, reliquias de poder como el Arca de la Alianza o la puerta de entrada a ciudades subterráneas como Agharta. Toda esta actividad arqueológica proporcionaba a la *Sociedad de Vril* nuevos datos a contrastar con los mensajes recibidos en sus comunicaciones mediúmnicas con Aldebarán.

DISCOS VOLANTES Y AVIONES CIRCULARES

Todo indicaba que estos mensajes contenían las instrucciones necesarias para construir las naves circulares desarrolladas por el Tercer Reich en los años cuarenta. Sin embargo, en 1941 la *Sociedad de Thule* empezó a trabajar también en la fabricación de un avión circular de despegue vertical. Ahora bien, mientras los proyectos de los *vrilianos* empleaban métodos de propulsión alternativos, los de la *Sociedad de Thule* utilizaban propulsión convencional. Sin embargo, fue esta última sociedad la que, en 1941, empezó a desarrollar un avión circular de despegue vertical. Al fin, tras superar los problemas iniciales, en 1945, el avión prototipo, llamado V-7, pasó las pruebas realizadas en el Báltico: en su primer vuelo alcanzó una altitud de 78.000 pies y en el segundo 80.000, todo ello gracias a sus 12 motores BMW, modelo 028.

Entre tanto, y sin que los miembros de la *Sociedad de Thule* tuvieran conocimiento, los científicos de *Vril* estaban perfeccionando una nave enorme, de propulsión electromagnética, para vuelos interplanetarios. Esta nave podría llevar una carga de hasta 100 toneladas, además de decenas de hombres. Su realización estaba directamente relacionada con una reunión secreta de la *Sociedad de Vril* celebrada en la ciudad costera de Kolberg, en el Báltico, en Diciembre de 1943. No se sabe el contenido de las discusiones, mantenidas a puerta cerrada, pero era seguro que la *Operación Aldebarán* formaba parte esencial de la agenda. Al parecer, varias de las médiums con que contaba la *Sociedad de Vril* habían obtenido nueva información sobre dicha operación. Aunque no se ha podido confirmar, se cree que Adolf Hitler y **Heinrich Himmler** sostuvieron una reunión a principios de Enero de 1944 para tratar los pormenores de la *Operación Aldebarán*. Se asegura además que la nave interplanetaria diseñada por la Sociedad Vril incorporaba tecnología desarrollada en 1924 para su "máquina del tiempo" y se trasladaría a Aldebarán empleando una ventana transdimensional, dentro de la cual la nave alcanzaría velocidades superiores a la de la luz.

LOS ESCONDITES DEL TERCER REICH

Pero si es cierto que la Alemania nazi fabricaba tantos prototipos circulares, ¿qué sucedió con ellos al final de la guerra? Se han esparcido diversos rumores al respecto. Las mismísimas SS (cuerpo de élite hitleriano) difundieron la hipótesis de la ventana transdimensional para volver en tiempo y espacio al imperio sumerio de Aldebarán. Esto apoyaría las visiones de dioses que tuvieron los reyes sumerios de la antigüedad y que gracias a sus artesanos han llegado hasta hoy, como se deduce de los vestigios arqueológicos hallados en Mesopotamia. Pero hay otras hipótesis sugeridas desde el bando aliado, que capturó mucha documentación al término de la contienda, ya que al parecer unos treinta submarinos equipados con el nuevo equipo *"Walter-Schnorkel"* -que les permitía permanecer sumergidos varias semanas- desaparecieron sin dejar rastro y cuyo destino habrían sido puertos argentinos o instalaciones alemanas en la Antártida. Se asegura que dentro de los submarinos se encontrarían las piezas de los distintos prototipos de avión circular utilizados por las dos sociedades secretas mencionadas.

En una entrevista publicada en MÁS ALLÁ DE LA CIENCIA en 1990 al diplomático chileno **Miguel Serra-**

Según declaró recientemente el hijo del científico Schauberger a la televisión alemana, en 1934 su padre fue invitado a una reunión clandestina con Adolf Hitler en la que recibió permiso para fabricar una serie de "discos volantes" o aviones circulares, cuya existencia siempre se mantuvo en secreto.

La sociedad secreta de Vril intentó durante años construir una máquina del tiempo que los transportara al sistema solar de Aldebarán, lugar desde donde supuestamente recibían mensajes mediúmnicos algunos miembros de esta sociedad.

no, único superviviente del llamado *"Círculo Hermético"* que integraba junto a **Herman Hesse** y a **Carl G. Jung**, éste comentaría que, a los pocos días de haber concluido la batalla en Europa, se encontraron en Argentina, en el Mar del Plata, dos submarinos alemanes, perdidos, sin armamento, y tripulados por jóvenes veinteañeros. Según explicó Serrano, en el transcurso del interrogatorio al que fueron sometidos los militares alemanes, uno de los capitanes declaró a los norteamericanos que formaban parte de un convoy submarino que se dirigía a la Antártida, hacia las tierras de la *Nueva Suavia.*

Y algo habría de cierto en la versión proporcionada por este marino alemán; porque, en caso contrario, no hubiera habido motivo para la "invasión" que los aliados realizaron en la Antártida al mando del almirante **Byrd** en 1946, aunque el objetivo declarado de la llamada *Operation Highjump* (*Operación Salto de Altura*) fuera la circunnavegación costera de 16.000 millas del continente antártico para hacer nuevos mapas.

Así, para los investigadores **Renato Vesco** y **David H. Childress**, autores del libro *"Man-Made UFOs 1944-1994. Fifty Years of Suppression"*, el objetivo de esta expedición sigue siendo un misterio. Y es que -afirman- no deja de ser sospechoso que una empresa de cartografía necesitara trece buques, un portaaviones, catorce aviones de distintos tipos, helicópteros y 4.000 hombres.

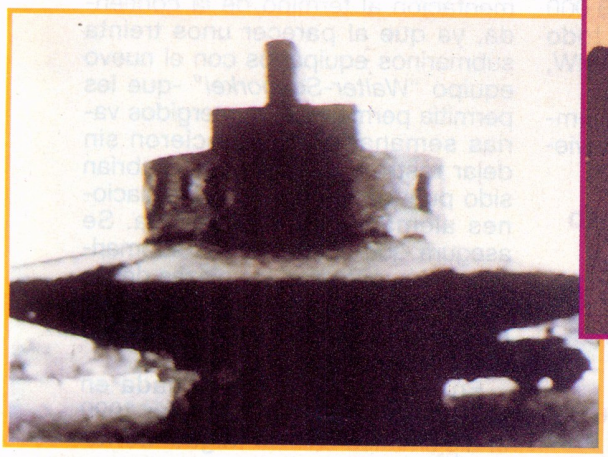
Todo apunta, pues, hacia otros factores desconocidos; e indican que probablemente la intención real era la de encontrar la "máquina del tiempo" de la *Sociedad de Vril* o alguna otra pieza de tecnología avanzada de los nazis. El caso es que, en pocos días y tras perder muchos aviones, la *Operación Salto de Altura* se interrumpió abruptamente. Otro aspecto del asunto que siembra dudas y sospechas sobre su verdadera finalidad. Quién sabe. Quizás hallaran a los últimos militares de las Fuerzas Armadas del Tercer Reich. Aunque las suposiciones más osadas apuntan hacia un encuentro con los extraterrestres de Aldebarán. El caso es que, según Vesco y Childress, no mucho después el almirante Byrd declaró a la prensa que si Estados Unidos se viera envuelto en una nueva guerra tendría que contar con aviones que pudieran volar de polo a polo. Como si hubiera querido decir que los alemanes estaban instalados en esos puntos del planeta.

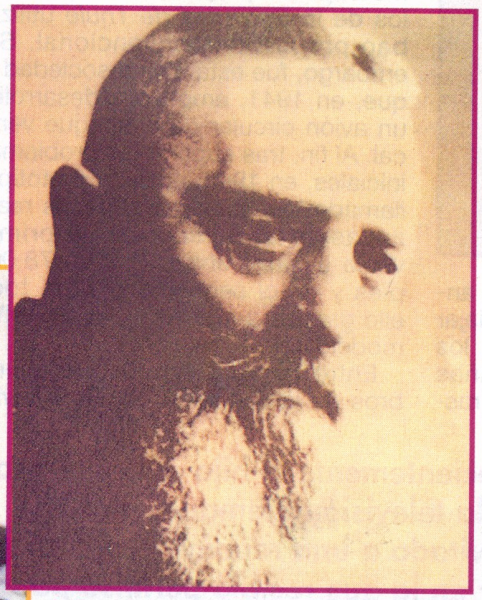
Sea como fuere, el almirante Byrd volvió posteriormente a la Antártida en otra expedición. Y en esa nueva ocasión, según cuentan en su obra Vesco y Childress, aunque disponía de ocho meses y de fondos económicos ilimitados, regresó completamente derrotado en tan solo dos meses por un desconocido enemigo del que nunca se han dado datos. Ni que decir tiene que de este episodio las autoridades norteamericanas no han dado un solo dato. En cualquier caso, este desastre llevó a quienes lo conocieron a afirmar que en la Antártida había una civilización que empleaba una tecnología muy avanzada, quizá alienígena. Y que, fuera quien fuera, lo que está claro es que se trataba de aliados del Tercer Reich.

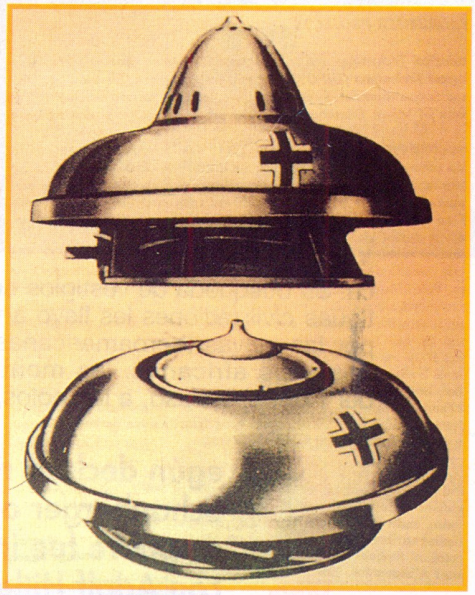
Por su parte, **Ivan Boyes**, director de la *Sociedad de Investigación de la Tierra Hueca*, en Ontario (Canadá), y corroborando en parte toda esta sorprendente historia, afirmaría que después de la guerra los aliados descubrieron que más de 2.000 científicos del Tercer Reich e Italia habían desaparecido, junto a casi un millón de personas, y que todos ellos se habrían dirigido a algún lugar situado en el Polo Sur. Y, según Boyes, el objetivo del Almirante Byrd era encontrarlos.

¿Qué hay de verdad en todo ello? No lo sabemos. Pero quizás algún día el misterio que rodea a la *"Operación Aldebarán"* finalmente se desvele...

Robert Goodman

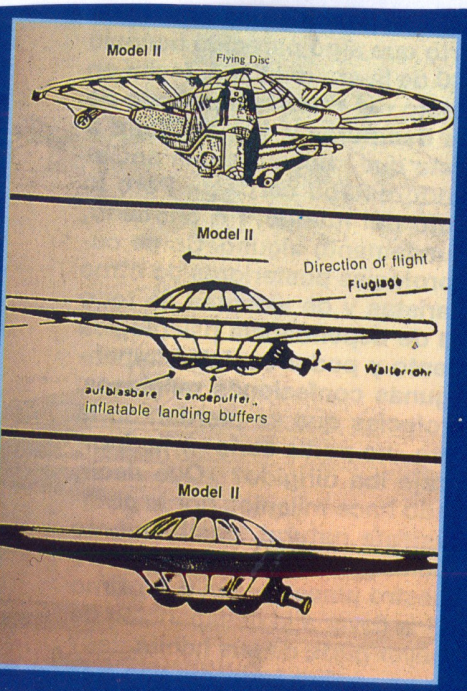






Arriba a la izquierda, modelo de OVNI de Schauberger, simpatizante de la Sociedad de Vril; debajo, presunta nave extraterrestre según fotografía hecha por miembros de la Sociedad de Vril. En el centro, Viktor Schauberger, inventor de la Unidad Electrogravitacional Vril; a su derecha, objetos voladores diseñados por éste.

aron hacer del pueblo ario una réplica de aquellos seres mitológicos que, según ellos creían, habían habitado el mundo subterráneo de la Tierra y continuarían aún habitándolo. La búsqueda de estas civilizaciones perdidas llevaría a los arqueólogos alemanes a vivir increíbles aventuras a lo largo y ancho del planeta, de las que nos habla Robert Goodman.



...gunos queman a las personas pero no a los objetos que se encuentran a su alrededor... Es el resultado de una "combustión espontánea", fenómeno inexplicable a la luz actual del conocimiento científico. ¿Se trata de una manifestación de carácter psicomático? ¿Está causada por desconocidas reacciones químicas del organismo humano? Sinesio Darnell nos introduce en tan apasionante enigma.

40 CAMAS Y LECHOS EN NUESTRAS VIDAS

En todos los mitos podemos hallar la figura recurrente de un personaje masculino convertido a menudo en héroe, que suele estar vinculado a una cama singular cuyos extraordinarios poderes podrían formar parte de la historia de lo paranormal. Pero ¿cuál es la raíz psicológica de estas camas misteriosas y sus carismáticos propietarios?; y ¿por qué estos símbolos legendarios ejercen en nosotros tanta fascinación? El conocido psiquiatra norteamericano Raymond Moody nos lo cuenta.

44 OPERACIÓN ALDEBARÁN

Con el final de la I Guerra Mundial florecieron Sociedades Secretas que habrían de marcar la futura ideología hitleriana y orientar su actividad en pos del sueño de crear una raza superior capaz de dominar al mundo. Y es que los nazis dese-

DOSSZIÉ

NÁCI UFO-KUTATÁS

I. RÉSZ

A V-7-ES TITKOS FEGYVER REJTÉLYE

A BELLONZO-DISZKOSZ

NÉMET CSODAFEGYVEREK A SZOVJETUNIÓBAN?

Még a második világháború befejezése előtt a Szövetségesek különleges katonai alakulatok és a megfelelő szakértők segítségével elkezdték gyűjteni, majd és analizálni az összes hozzáférhető adatot azokról a titkos fegyverekről, amik bevetésével a német politikai elit már sokkal 1945 május előtt fenyegetőzött.

A hozzáférhető információk szerint a német **V-program** igazán impozáns volt, bár itt még egy mai kommentátor részére is egyenesen áthidalhatatlan szakadékok tátonganak az adatok gyűjtésének terén. Ezek hitelesítése nemcsak időigényes, de a mai napig zárolt kulcsfontosságú információk megszerzésének nehézsége miatt egyes esetekben nem is jár eredménnyel. De minden kétséget kizáróan ebben a náci katonai kutatás szétaprózása is bizonyos szerepet játszott. A hadsereg, a légierő és a haditengerészet is saját kutatási szervezettel rendelkezett, elkülönített laboratóriumai, kísérleti hangárai, lőterei és berendezései voltak. Külön-külön is igényelhettek bizonyos összegeket a központi forrásoktól, ezek mennyiségét minden szerv titokban tartotta a rivális kutatók előtt.

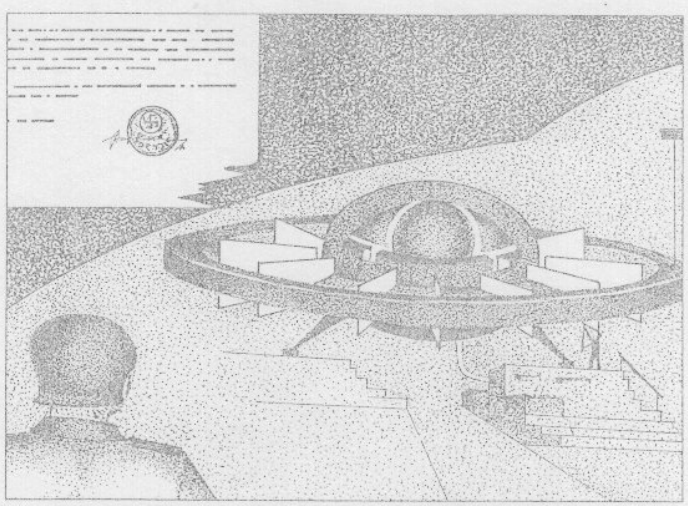
Ám mielőtt megpróbálkoznánk azon kérdés elemzésével, hogy milyen kapcsolatban voltak a német kutatás egyes kitüntetett projektjeinek eredményei a nem azonosított repülő tárgyak a negyvenes években történt megfigyelésével Csehország, Szlovákia és Lengyelország fölött, nézzük át a *Vergeltungswaffe*, azaz "megtorlófegyver"-típusú támadó fegyverek osztályozását, azokét, amiket **V-rakétaként** ismerünk.

A **V-1** szárnyas lövedék 850 kilónyi robbanótöltet befogadására volt képes, és a föld-föld típusú rakéták prototípusával hasonlítható össze

A **V-2** harci rakéta starttömege 12 910 kg, 380 km távolságra 750 kg robbanóanyagot képes szállítani.

A **V-3** tulajdonképpen hatalmas, 152 mm-es kaliberű ágyú, amit *Hochdruckpumpe*, vagy *Schnelle Elise* néven is ismertek; lőtávolsága 25 km.

A **V-4** pilótás rakétaszerkezet, ami a VI/A2-es űrsiklón alapszik, a japán változatban *Okha* vagy *Baka* néven ismert, kamikáze pilótáknak szánt repülő bomba.



A náci repülő korong kísérleteket éveken át titokzatosság övezte (Mészáros Tibor illusztrációja)

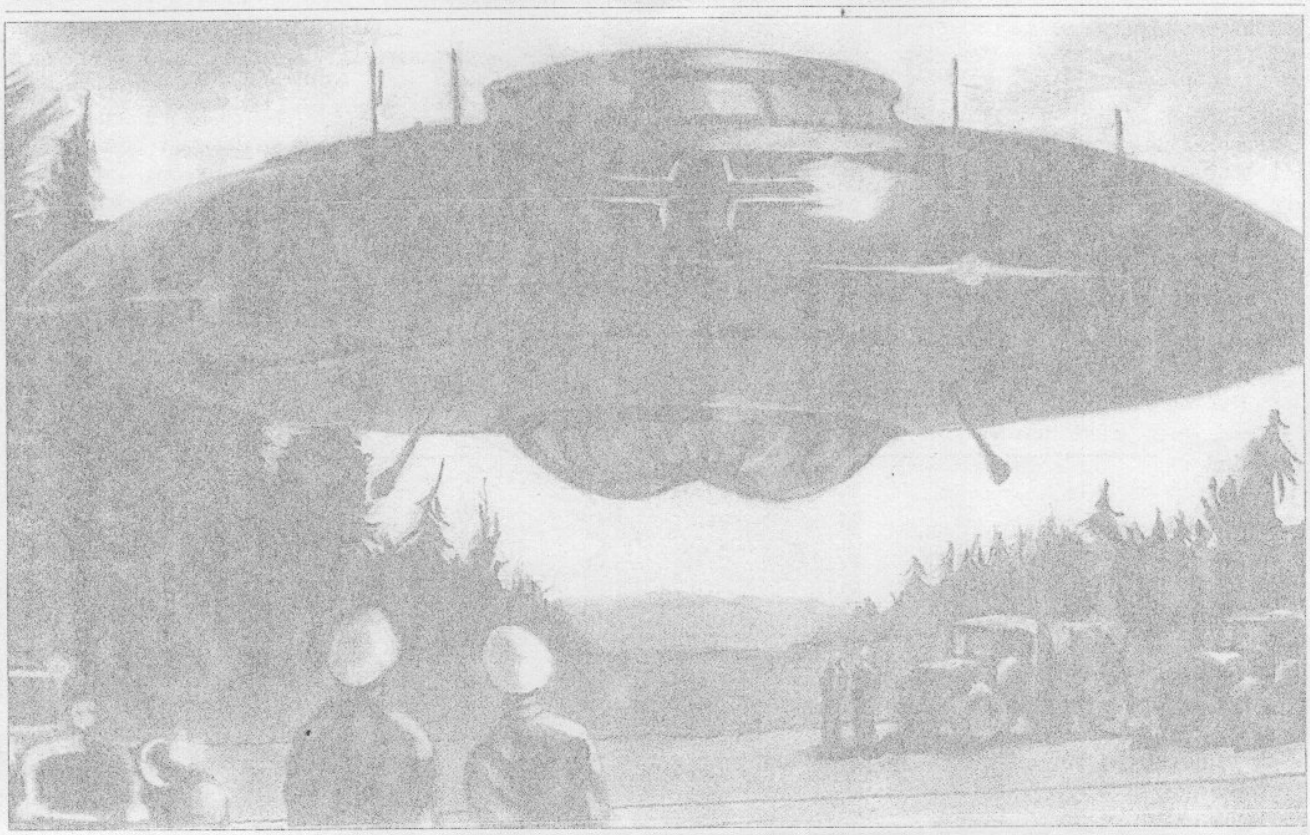
A **V-5** támadó rakéta vadászgép, a *Natter*, végsebessége 1020 kilométer per óra, levegő-levegő rakétákkal is fel volt szerelve.

A V-6, vagy Ba 349A/B távolbahordó, kétfokozatú ballisztikus rakéta az *Urzel*, a mai ICBM, azaz interkontinentális ballisztikus rakéták elődje. Hatótávolsága 5000 km.

A **V-7** hangsebességet meghaladó sebességgel repülő diszkoszplán, függőlegesen startol és landol, feltételezhetően a német atomfegyver hordozójának szánták.

A V-típusú diszkoszplán fejlesztésével kapcsolatos, elméletünk számára kulcsfontosságéggal bíró adatokat, bár töredékes információk formájában, két orosz szerző – **Borisz Surinov** és **Szolomon Sulman** munkáiban találhatjuk meg. Surinov ezzel kapcsolatban egy sokkal régibb, **Charles Garreau**-tól származó adatot idéz – Garreau a L' Histoire 1977. évi, 368-as számában azt állítja, hogy a stettini, dortmundi, esseni és peenemündei laboratóriumokban német szakemberek különleges csoportjai már 1943 májusában elkezdték a **V-7**-es, diszkosz alakú helikopter kifejlesztésének munkálatait. (1)

1942-ben egy Zimmermann nevezetű német mérnök megkonstruált egy repülő diszkoszt – erősíti



1945-ben a Bellonzo diszkosz végrehajtotta első és egyben az utolsó próbarepülését. A pilóták három perc leforgása alatt elérték a 15 000 m magasságot és a 2200 km/h sebességet, ami kb. 2 Mach-nak felel meg...

másik szürkéskék színezetével belemosódott az ég kékjébe. Az égen csak itt-ott úszott egy felhő, de ez határozottan nem felhő volt. Az volt a furcsa rajta, hogy előtte egy olyan világosabb hely volt, ami úgy nézett ki, mint valami kabin.

A tárgy egészben véve nyugalomban volt, semmiféle hangot sem lehetett hallani. Később az a benyomásom támadt, mintha a tárgy lassan függőlegesen ereszkedett volna alá. Már késő délután volt, ezért feltételeztem, hogy a tetején történt színváltozásokat a napfény okozta. Egészen pontosan emlékszem hogy piros és sárga fényről volt szó.

A tárgyat mintegy 7 percig figyeltem meg, míg megint lassan emelkedni nem kezdett. Végül eltűnt a kék égben. Az egész jelenség úgy 15 percig tarthatott..."

Csak nagyon nehezen tudom elképzelni, hogy 1944-ben a nácik hadi célokra használtak volna léghajókat, főleg a sebezhetőségük rizikója miatt. Vagy talán egészen más motivációról volt szó? A harmincas években még el lehetett töprengeni például egy Zeppelin felderítőhajóként való alkalmazásáról. Ez történt például 1934 május 15-én, Hitler hatalomra jutása után, amikor is a birodalmi vezetőség a berlini csehszlovák nagykövetségnél kérte egy léghajó Pilzen környékén való repülésének engedélyezését. A jelzett napon a repülés le is zajlott, egy 238 m hosszúságú óriás a Waldsasemm – Cheb környékén délkeleti irányban átrepülte a határt és a célterületén megpróbálta lefényképezni a Skoda gyárak területét.

MILOS JESENSKY
és Ph. Dr. EGON NICZKY

(Írásunk Ph. Dr. Egon Niczky-nek a IV. Magyar UFO-Kongresszuson elhangzott azonos című előadásának összefoglalója a szerző jóváhagyásával. A cikk az előadás eredeti képanyaga és a RYUFOR Archívum támogatásával készült.)

(Folytatás a következő számban)

JEGYZETEK:

1 Surinov, B. A.: Paradoks XX vjeka, Mezdunarodnoje otnoscenija, Moskva 1990.

2 Sulman, S.: Inoplanetjanje nad Rossijej, Profizdat Fora Film, Moszkva 1991

3 Lesniakiewicz, R.: Ufologia i politika, (6. c. Aneks do spravy V-7 i inych broni V), kézirat, GB JORD NOL S. A., 1991

4 Lesniakiewicz, R.: UFO nad granica, kézirat, GB JORD NOL S.A. 1991

5 Lesniakiewicz-csel szorosan együttműködtek főleg a „Projekt Tatry 90" keretében. Ennek fő célja a cikkben említett jelenség vizsgálata Tátra, Beszkidek területén. A kutatást azonban a múlt évben a Krkonose hegységre is kiterjesztették.

6-7 Sider, R.: Ultra Top Secret, Axis Mundi, Paris 1989, lásd még: EUROFON News, 2/1991

8 Lesniakiewicz, R.-Lissoni, A.: 1990-1993-as személyes levelezés, in: Lesniakiewicz, R.: Ufologia i politika (6. c.) GB JOURNAL 1993

9 Stranges, F.: Nazi UFO secrets and bases exposed, I.E.C. Publ. 1982 mivel idézetről van szó, a lényeg az, hogy Stranges Giuseppe Beluzzo helyett Alfonso Belonzot ír

10 Sedlácik, L.: Vypustal Adolf Hitler lietajuce taniere? (Rozhovor s Milosom Jesenskym in: Novy Cas z 18.12. (priloha), str. 8-9

11 Lesniakiewicz, R.: Ufologia i politika, c.d. 1993

12 Lesniakiewicz, R.: Ufologia i politika, 6. D.: V-7,

Grzechynia, Zarnowka, Osielec – Dalszy ciag tajemnici.

13 Lesniakiewicz, R.: Ufologia i politika, c.d.(6.D) 1993

14 Kroutik, J.-Ruzicka, B.: Vojenské rakety, Nase Vojsko, Praha, 1985, 167. old.

15 Kroutik, J.: Ruzicka, B.: c.d., 135. old., 132-133-tabl.

16 Liska, V.-Lenk.: UFO i nad Ceskoslovenskem, Interkontakt servis Praha 1991, 10-11. old.

próbálták meg azt a veszteségüket pótolni, ami akkor érte őket, amikor szó szerint az orruk előtt a Hodges 1. hadseregének egységei Nordhausenből 100 komplett V-2 rakétát szállítottak el, továbbá rengeteg pótalkatrészt, és a levéltárakból tíz tonna dokumentációt.

De a fennmaradt dokumentáció alapján például be lehet bizonyítani, hogy a Velvetech u Teplic-ben levő gyárban, ahol eredetileg az úgynevezett *Füllstelle Hertine* repülőbombákat készítették, 1944 májusától 1945 márciusig a **V-1**-es alkatrészeit, állították elő, pontosabban a robbanófejeket 2625 db/hónap teljesítménnyel. A gyár testvérüzeme a Lengyelországban lévő Luftmuna Bromberg gyár volt. (14)

Egyes feladatokat minden bizonnyal a Skoda művek és a brünni Zbrojovka gyár is elvégzett, de minket elsősorban azok a konstrukciós és fejlesztési munkahelyek érdekelnek, amelyek egyenesen bekapcsolódtak a **V-7**-es fejlesztésébe is, főleg azért, mert Prága környékén helyezkedtek el, ahol és ezt **Sztroganov** jelentéséből tudjuk, a diszkoszplán kísérleti repülésére is sor került.

A Decin-Pomokly Schmidling nevezetű munkahelyen kívül, ahol a rakétamotorok fejlesztésének és gyártásának szakértői potenciáljának jelentős része tömörült, mindenekelőtt a Pribramban levő Skoda gyárak fejlesztési központjáról van szó. Ez a központ egyenesen alá volt rendelve az SS tudományos központjának, élén **Rolf Engel** állt. 1943-ban, amikor Speer miniszter utasítására ide nevezték ki, idekerültek a grossendorfi Versuchanstalt für Strahltriebwerke, a reaktív motorok kutatásával megbízott cég vezető szakemberei is. A munkálatok itt egészen 1945 áprilisig folytak, amikor is az alkalmazottakat Münchenbe evakuálták, ahol is a **Bayerische Motorenwerke**, a V-fegyverek motorjait kifejlesztő és gyártó cég központja volt.(15)

Bronislaw Rzepecki, a krakkói UFO-kutató csoport igazgatója, aki 1993 végén megkapta a furcsa dokumentumokat (balra) és Ph. Dr. Egon Niczky a Kassai UFO Centrum vezetőségének tagja

Véleményem szerint nagyon valószínű, hogy **Engel** a **V-7** hajtóműrendszerének megtervezésében is részt vett, mivel a rakétamotorok fejlesztésének területén a háború előtti és háborús időszakban is egyaránt kimagasló szakembernek számított.

És most lássuk azon megfigyelések leírását, melyek magyarázata bizonyos kapcsolatban lehet a náci titkos fegyverek kísérleteivel.

Az egyik legérdekesebb megfigyelésről **V. Liska – L. Lenko** *UFO-k Csehszlovákia fölött is* című könyvében olvashatunk, ahol a tanú, bizonyos Frantisek P. így nyilatkozik (16):

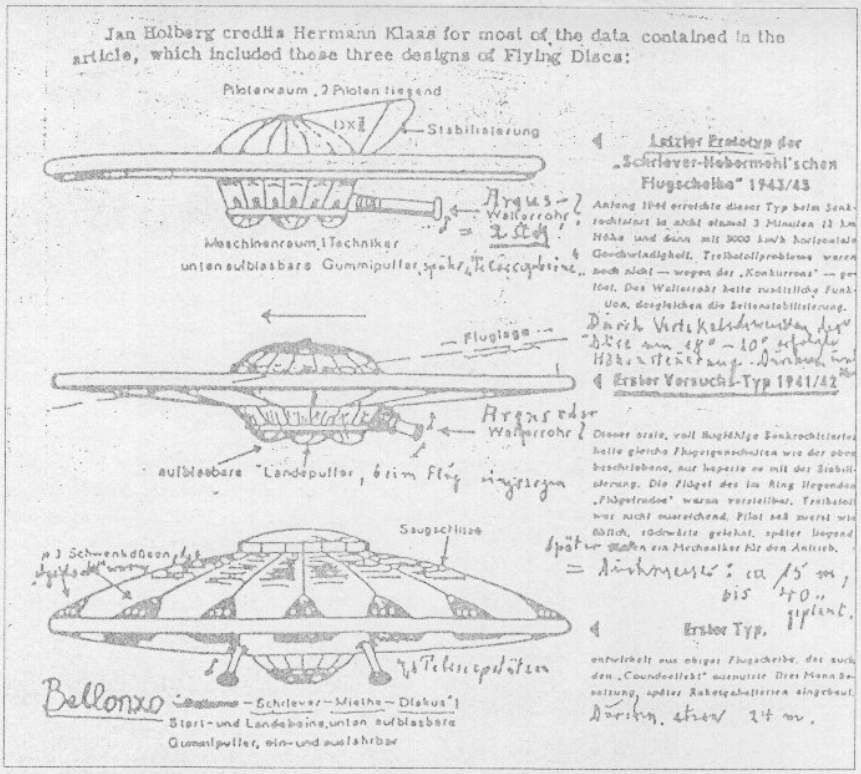
„1944-et írtunk, a háborús események lassan végükhöz közeledtek és a szövetséges repülőgépek megbízhatóan uralták a Birodalom maradványainak légterét, beleértve Csehszlovákia területét is.

Abban az időben 18 éves voltam, szüleimmel a Pilzen melletti Blovicében laktunk. Amikor 1964-ben először olvastam híreket az UFO-król, mint a villám hasított belém egy 20 évvel ezelőtti emlék.

Késő nyári délután volt, amikor a Kamensko nevezetű erdő fölött elég nagy magasságban (talán 5 km) a levegő kékjében egy szivar alakú, csillogó tárgyat vettem észre. Első gondolatom az volt, hogy egy német léghajó. De nem láttam a bordázatot és nyoma sem volt a hátsó stabilizációs kormányoknak.

A tárgy hosszúságát úgy 100-150 m-re becsültem meg, az átmérője úgy 50 m lehetett.

A tárgyat a lemenő nap sugarai ragyogták be és a nap felé fordított oldala ezüst színben ragyogott, míg a



N-1-es modell. A szárnyas kerék (legfelső rajz), amelyet Prága mellett próbáltak ki. A modell konstruktőrei Schriewer és Habermohl mérnökök voltak. N-2-es modell (középső rajz) függőlegesen startoló repülőgép volt, az N-1-es modernizált változata. Ez a típus kb. 1200 km/h sebességet tudott elérni. N-3-as modell. A Bellonzo diszkosz néven vált ismertté. (alsó rajz) Két változata volt a 38, illetve a 68 méter átmérőjű. Az N-3-ast füst és lángmentes robbanómotor hajtotta, amit az osztrák dr. Viktor Schauberger mérnök konstruált. A motornak csak vízre és levegőre volt szüksége...

zív munkálatok folytak a náci nukleáris programon?

"Ki tudja" – kérdezi Robert Lesniakiewicz", hogy a legendás wroclawi kincs valóban nem drágaságokból és művészi alkotásokból állott, hanem inkább a V-7-es tervrajzaiból és a konstrukció részleteiből? Azok, akik erről a kincsről beszéltek, azt állították, hogy a kincskeresők nem csak a náci gyilkosoknak eshetnek áldozatul, de a szovjet KGB, vagy GRU is végez velük. Így a nyugati titkosszolgálatok az ötvenes és hatvanas évekbeli fokozott tevékenységét nem az urántartalékok, hanem inkább a V-7-es terveinek felkutatásával lehetne magyarázni. Nem csak az uránércet keresték, de a V-7-et is – ez egy legenda volt a legendában... (11)

A V-7-es és a német nukleáris fegyver titka Lengyelországban minden kétséget kizáróan a Grechynában található beskidai földalatti térség labirintusában keresendő. Ezt a helyet a háború után biztonsági okokból betemették.

Ma már csak nagyon kevés tanú van az élők sorában, aki meg tudná mondani, milyen munkát végeztek a nácik ezen és más, a térképen (...ábra) feltüntetett területeken. Robert Lesniakiewitz elbeszélgetett Tadeusz L.-lel és Jozsef M-mel, akik a német megszállás alatt a *Der Riese* bázison dolgoztak. Az illetők azt állítják, hogy a két földalatti komplexum feltűnően hasonlít egymásra, éspedig:

1. Mindkét építmény nehéz, hegyi terepen épült
2. A koncentrációs tábor foglyai és hadifoglyok építették fel
3. Német és olasz mérnökök dolgoztak bennük
4. Az őrséget a Waffen SS katonái látták el, később a Wermacht katonák is csatlakoztak hozzájuk
5. Stratégiailag érdektelen területen helyezkedtek el, tehát nem voltak az ellenséges hadsereg támadásainak irányában
6. Mindkét építmény a kommunikációs utak közelségében volt található
7. A tudományos kutatóközpontok - Prága, Wroclaw, Krakkó - közelében helyezkedtek el
8. Mindkettő szomszédságában vagy voltak uránérclelőhelyek, vagy folytak az érc utáni kutatások! (12)

Lesniakiewicz informátorai azt állítják, hogy a grzechneni bunkereknek csak nagyon kicsi volt a térfogatuk ahhoz, hogy bármiféle gépeket lehetett volna bennük elhelyezni. A fő céljuk a védelem volt.

De mit kellett védeniük?

"Tán csak nem azt a nyomorult utat Makow Podhalanskiból Suchá Beslidzkajaba és Stryszawaba" – mondja Robert Lesniakiewicz, aki saját magyarázatával áll elő (13):

"A leglogikusabbnak az a feltételezés mutatkozik számomra, hogy ezek az erődök a múltban valamiféle komplexumot – és ki tudja, hogy nem-e az atombombát kutató és a jalowiecki övezetben elterülő kutatóbázist - voltak-e hivatottak védeni. A Bagoly hegység és a Jalowiecki övezet közötti földrajzi adottságok hasonlósága szembetűnő. Ezek a hegységek nem túl magasak és nem túl nagy települések mellett terülnek el. Nagyon érdekes, hogy Grzechynia pont a Harmadik Birodalom centrális területeinek geometrikus középpontja közelében fekszik, ami az akkori nehézbombázók hatótávolságát tekintve, kizárta azt, hogy légitámadás érhesse őket. A hely tehát egyszerűen ideális a titkos atomísérletek megvalósítására. Akár még manapság is.....

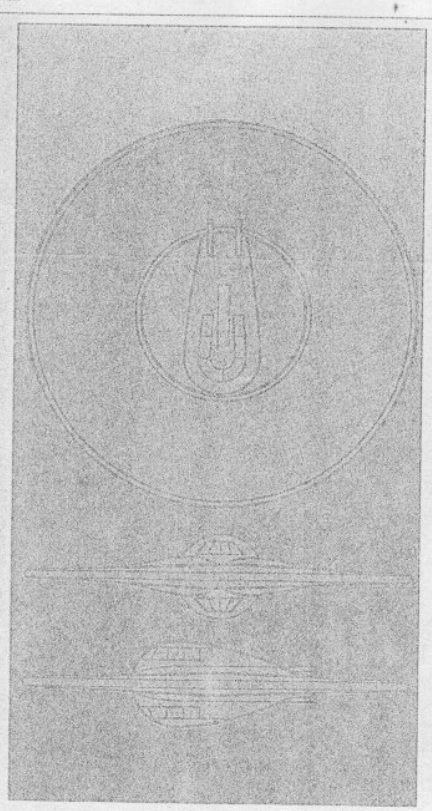
Csak azonosulhatunk Robert Lesniakiewicz zárszavaival, miszerint ezeket a helyeket a hitlerista Niebelungok bűvölték meg, s jelenleg Kolumbuszukra várnak.

És így, míg ő teamjével együtt a lengyel oldalon indult el a német diszkoszplánok és a nácik atombombája titkának nyomában, én megpróbáltam ugyanezt a cseh és szlovák oldalról megvizsgálni.

A volt Csehszlovákia területén közvetlenül a második világháború után létezett bizonyos mennyiségű, a V-típusú fegyverek gyártásáról és fejlesztéséről szóló dokumentum. Ezek elsősorban az egykori Cseh-Morva protektorátusban lévő, a programhoz szükséges alkatrészeket gyártó cégeknél, például a brünni Zbrojovka és a pilzeni Skodovka gyárak levéltári anyagának maradványaiban voltak megtalálhatók.

Ezeket a töredékeket a Katonai Technikai Intézet VI. ügyosztálya gyűjtötte össze. A munkatársak összeszedték és rendszerezték a megmaradt náci okmányokat, tervrajzokat és egyéb feljegyzéseket. De erről már mára. *hála* a szovjet titkosszolgálat tudományos csoportjának, mely minduntalan a német levéltárak romjai között kutatott és fogságba esett civil és katonai szakértőket hallgatott ki, csak keveset tudunk. A szovjetek aktivitással

A peenemündei kísérleti központ térképe, ahol a német V-7 titkos fegyver kikísérletezését 1943-ban elkezdték (fent), és ahogy a helyből felszálló, diszkosz alakú repülőgépet az amerikaiak elképzelték. (lent)



Dr. Miethe a náci repülő korong kísérleteinek egyik főmérnöke, aki a háború után Amerikában folytatta kutatásait (balra) és ahogyan sokan az N-2-es sugárhajtású „szárnyas kereket" rekonstruálták a korabeli szemtanúk beszámolója alapján. (jobboldali és a lenti kép)

Alfrede Lissoni olasz kutató ezt az érdekes megállapítást tette barátjának Jordanowba írt levelében (8):

„... a V-7-es a hitleristák titkos UFO-ja volt, amit három német és egy olasz mérnök épített meg: **Mietha, Habermohl, Schriewer** és **Alfonzo Bellonzo**. Frank Stranges, – ismert amerikai V-7-es kutató könyvében (9) egy hibát találtam – ugyanis az az olasz, aki professzor volt, a fasiszta mediolani Polytechnikán adott elő és az 1943-45 közötti időszakban eltűnt onnan, Beluzzo volt. Ugyanaz, aki életre keltette az AGIP konszernt és az Ansaldo gyárakat is Mediolánban. 1943 után Giuseppe Beluzzo (tehát nem Alfonzo Belonzo) eltűnt. Lehet, hogy Németországban, de az is lehet, hogy Lengyelországban...

1993 év vége felé **Bronislaw Rzepecki,** a krakkói UFO-kutató csoport vezetője **Jurij Sztroganov** orosz ufológustól egy furcsa dokumentumot kapott. A dokumentumot 1993 novemberében Robert Lesniakiewicz elküldte a kassai UFO-Centrum címére azzal a kéréssel, hogy lehetőség szerint, s értékét figyelembevéve publikáljuk. Ez megtörtént és a Sztroganov-jelentést ismeretettük 1993. november 28-án a III. közép-európai UFO-kongresszuson. A közönség és az újságírók nagy érdeklődéssel fogadták az anyagot. (1) E munka központi gondolata, hogy a nácik a második világháború idején összeállították:

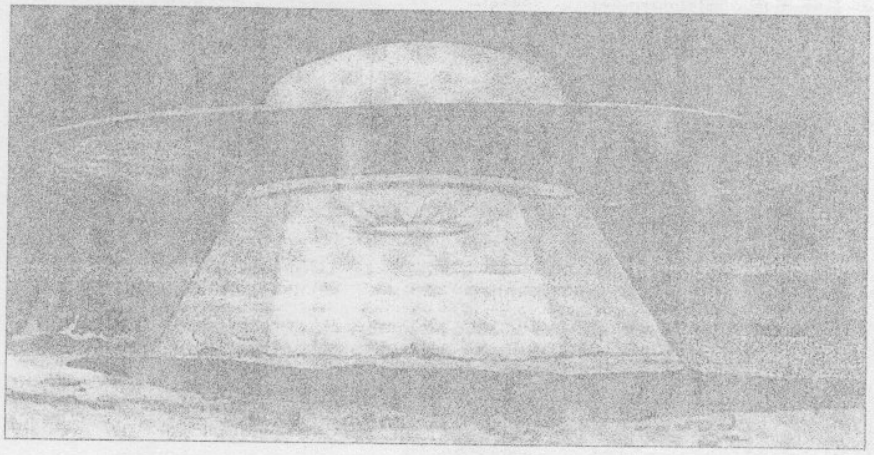
„...a következő. diszkosz formájú repülő szerkezeteket

- **N-1**-es modell: *Szárnyas kerék.* Az N-1 modellt a cseh Prága mellett próbálták ki, konstruktőrei **Schriewer** és **Habermohl** mérnökök voltak. Ez a modell volt a világ első repülőgépe, ami függőleges startra és landolásra volt képes. Egy nagy felületű kerék vázlata szerint volt konstruálva, ami a kabin körül forgott és a kabinból szabályozni lehetett a turbina lapátkáinak szögét is. Ezek a lapátkák együtt forogtak a kerékkel. A lapátkák lejtésének, szögének átállításával felemelkedő erőt lehetett elérni a függőleges vagy vízszintes mozgás elérésére. Az N-1-est sugárhajtású motorok hajtották (...).

- **N-2**-es modell: *Merőlegesen startoló repülőgép.* Ez az N-1-es modernizált változata volt. (...). Az N-2-es modell kb. 1200 km/óra sebességet tudott elérni, tehát kb. 1 Mach körülit (...)

- **N-3**-as modell: *Bellonzo diszkosz.* Két változata volt, a 38, illetve a 68 méter átmérőjű. Az N-3-ast füst- és lángmentes *robbanómotor* hajtotta, amit az osztrák dr. **Viktor Schauberger** mérnök konstruált meg. A motornak üzemanyagként csak vízre és levegőre volt szüksége... A működésének fő megnyilvánulása egy irányított robbanás volt, ami antimagnetikus mezőt generált, ennekk köszönhetően a jármű a Föld mágneses terében levitált. A kerületén 12 lökhajtásos motor helyezkedett el. A motorok két funkcióit látták el, egyrészt hűtötték a fő levitációs motort és biztosították a gép vízszintes mozgását. 1945-ben a *Bellonzo diszkosz* végrehajtotta első és egyben az utolsó próbarepülését. A pilóták három perc leforgása alatt elérték a 15 000 m magasságot és a horizontális repülésben a 2200 km/óra sebességet, ami kb. 2 Mach-nak felel meg...

Jurij Sztroganov még egy fontos információt közöl, nevezetesen azt, hogy az **N-3**-as modell sorozatgyártására Breslauban, azaz a mai Wroclawban voltak berendezve az üzemek. Vajon csak véletlen, hogy e város és Prága között pont Krkonose és a Bagoly hegyek terülnek el, ahol 1943-tól inten-



meg a tényt Szolomon Sulman. *A diszkosz függőlegesen startolt, vízszintes repülés közben elérte a 700 km/óra sebességet. leszállósebessége 6 km/óra volt, de a 42 méter átmérőjű diszkosz kevés stabilitást mutatott repülés közben.* (2)

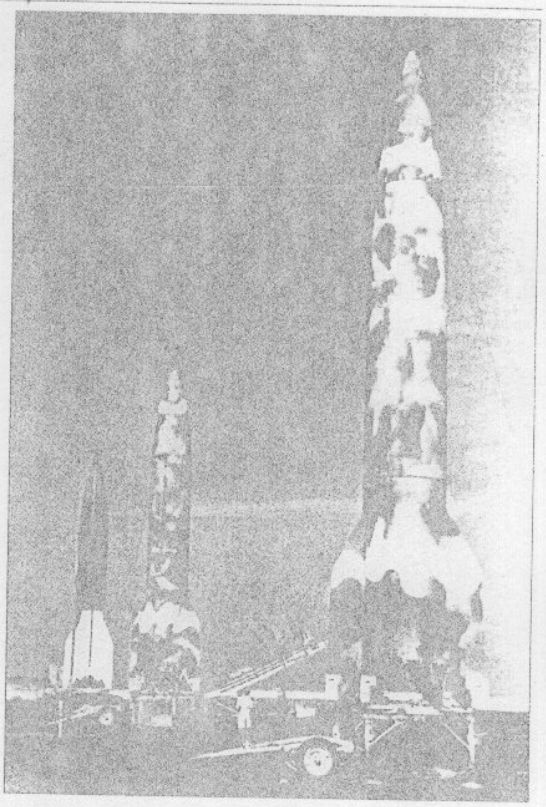
Mostanában az UFO-szakértők körében felmerültek olyan feltételezések, hogy a V-7-es a relatíve magas – 700 km/óra - sebesség mellett nem inkább csapásmérő vadászgép volt-e? (3)

A függőleges start ugyanis rendkívüli módon előnyös a harci repülőgépek esetén, például akkor, ha a gép repülőgéphordozóról száll fel. Hasonló módon az alacsony leszállósebesség is azt jelzi, hogy ezt a gépet inkább tengeri, mint földi missziókra tervezték. Ebből a szemszögből nagyon érdekesnek tűnik egy levél tartalma. A szerző - aki Swinoujsceben egy légelhárító üteg tagja volt - egy ismert ufológusnak küldte el az anyagot. Annakidején egységében igazán figyelemreméltó híresztelések jutottak a fülébe olyan furcsa *szerkezetekről*, amik állítólag a *Graf Zeppelin* repülőgépanyahajó fedélzetén voltak – azén a hajóén, amit a Szövetségesek süllyesztettek el a hamburgi kikötőben. (4)

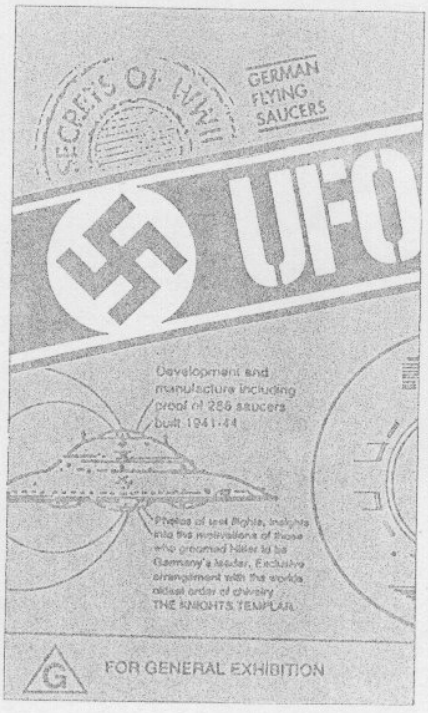
E tematika analizálásánál figyelemreméltó eredményeket ért el dr.Robert K. Lesniakiewicz kapitány, a GB JORD NOL S. S. (5) vezetője és a krakkói UFO RESEARCH GROUP aktív tagja. 1993-ban kutatómunkája során kint a terepen Krkonosében Lesniakiewitz rutin UFO-kutatást végzett. A dolog akkor változott meg, amikor két DD és NL (6) típusú megfigyelés analízisénél a két tanúnak – Eva Katarina T.-nek és Witold S.-nek egy helyi szóbeszéd jutott az eszébe arról, hogy a második világháború idején a németeknek Krkonosében egy tökéletesen álcázott bázisuk volt, ahol egy nagyon szokatlan, függőlegesen fel- és leszállni képes repülőgépet teszteltek. Mindkét tanú a helybeli lakosok vallomására hivatkozott, de semmi más konkrétumot nem tudtak hozzáfűzni a dologhoz.

A véletlen úgy hozta, hogy éppen abban az időben Lesniakiewicz a fentemlített, V-7-ről szóló orosz szövegeket tanulmányozta és a forrásmunkákban fellelhető hasonlóságok felkeltették a figyelmét. A legérdekesebb dolog azonban a francia S. Tsèau, a Stuttchoffi koncentrációs tábor volt foglyának vallomása volt. Arról szólt, hogy 1943 október 18-án Tsèau Gotenhafen (Gdynia) környékén egy szokatlan, diszkosz alakú repülő tárgyat figyelt meg, amit egy pilótanő vezetett, de nem ismerte föl benne a Harmadik Birodalom Luftwafféjának közismert pilótáját, Hanna Reitsch kapitányt. (7)

Krkonoséból való visszatérése után Lesniakiewicz az összes említett helyet egy térképre vitte rá. (1. sz. rajz) Ezen a rajzon a V-1-es és a V-2-es rakétakilövő tereken kívül még a *Tausendflüsser* szuperágyú (V-3) kísérleti lövésceinek körzetét is látjuk. A V-típusú fegyverek kísérleteihez Lengyelországban a Wroclawban, Stettinben, Gdanskban és Tarnówban található laboratóriumok és gyárak képezték a technikai hátteret. Ebben a szisztémában kiemelkedő szerepet játszott a *Der Riese* nevezetű komplexum, ami a Bagoly hegyekben az amerikai Alamagordo – az atomkutatással foglalkozó centrum német megfelelője volt. A nukleáris fegyver kifejlesztésére irányuló német kísérletek a lengyelországi *Der Riese* komplexumban ugyanis megcáfolhatatlan ténynek számítanak, bár e munkálatok a Birodalom saját területén, és-



A V-2 harci rakéta starttömege 12910 kg és képes volt 380 km távolságra 750 kg robbanóanyagot szállítani. Felvételünk a náci Peenemündei kutató központban készült



pedig Hamburgban, Münchenben, Lipcsében, Berlinben, Heidelbergben és Kielben jobban fel vannak térképezve.

A náciknak nem volt birtokukban olyan stratégiai bombázógép, amit az amerikai B-29-eshez lehetett volna hasonlítani, de valami jobbat terveztek és ennek a valaminek a V-7-nek kellett volna lennie. Ahogy már említettük, a diszkoszplán különleges tulajdonságokkal rendelkezett. A függőleges startképesség viszonylag kis helyről, például egy repülőgépanyahajóról való felszállást tett lehetővé. A 700 km/órás sebességet sugárhajtású motorokkal lehetett elérni. Ezeken a motorokon a németek már a harmincas évek elejétől dolgoztak, így a fentemlített sebsség eléggé aluldimenzionáltnak tűnik és nagyon valószínű, hogy a V-7 könnyen át tudta lépni az 1 Mach sebességet. E repülőgép további figyelemre méltó tulajdonságai közé tartozott az, hogy a radarrendszerek számára láthatatlan volt. Ez annak a viszonylag jól alátámasztott ténynek köszönhető, hogy a nácik birtokában volt a *Rainbow project* megfelelője. Ennek alapján fejlesztették ki a diszkoszplán alakját is, amit a *Lopakodó*-típusú konstrukcióhoz lehet hasonlítani.

Gli Ufo di Hitler

Nell'ottobre del 1944 il progettista tedesco Schriever riuscì a decollare con una "trottola volante" costruita alla BMW di Praga. L'apparecchio, una specie di aereo-elicottero, non incontrando per la sua forma nessuna resistenza nell'aria, raggiungeva i 3000 chilometri all'ora. Dopo la fine della guerra, Canada, Unione Sovietica e Stati Uniti hanno ripreso, perfezionato e sperimentato quei progetti nazisti: è nata da lì la prima ondata della psicosi per gli Ufo!

di **Francesco Ravello**

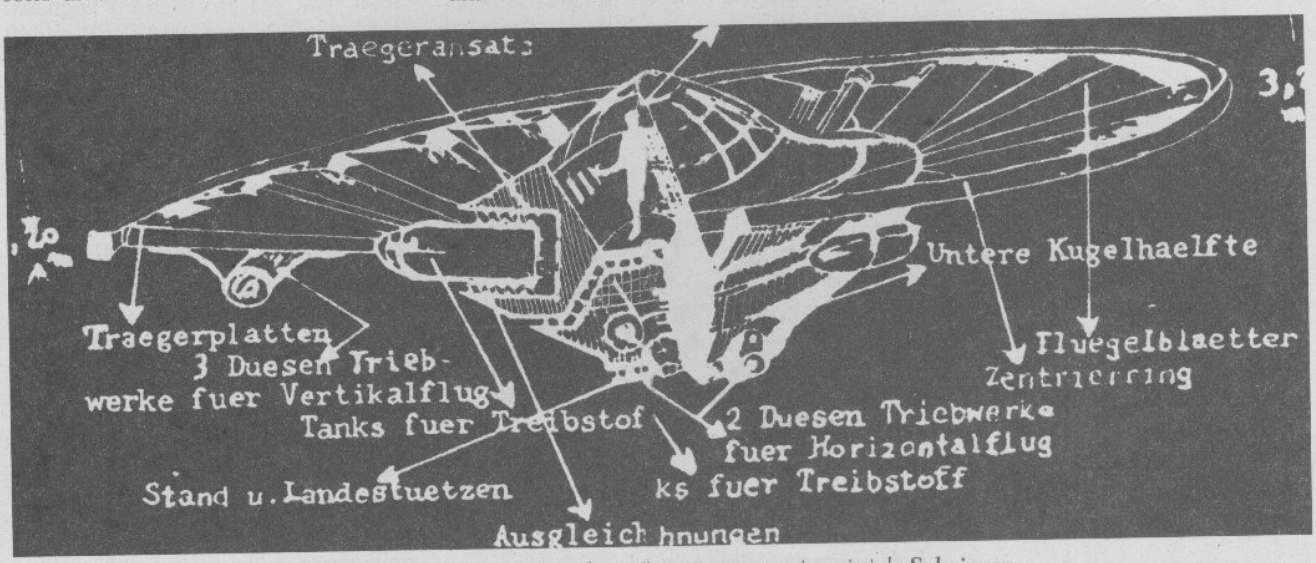
Gli UFO, impalpabili, silenziosi e sfolgoranti, sono diventati il simbolo di quel miscuglio di sogno e tecnologia che ha dato vita alla fantascienza, la quale a sua volta è, grosso modo, la storia della nascita delle idee; di quelle, per intenderci, che sul principio sembravano follie e via via sono diventate realtà, contribuendo a cambiare, in maniera sconvolgente, il corso della storia dell'umanità.

Tradizionalmente considerati navi extraterrestri, gli UFO non potrebbero essere in realtà delle macchine di fabbricazione terrestre, segretamente costruite?

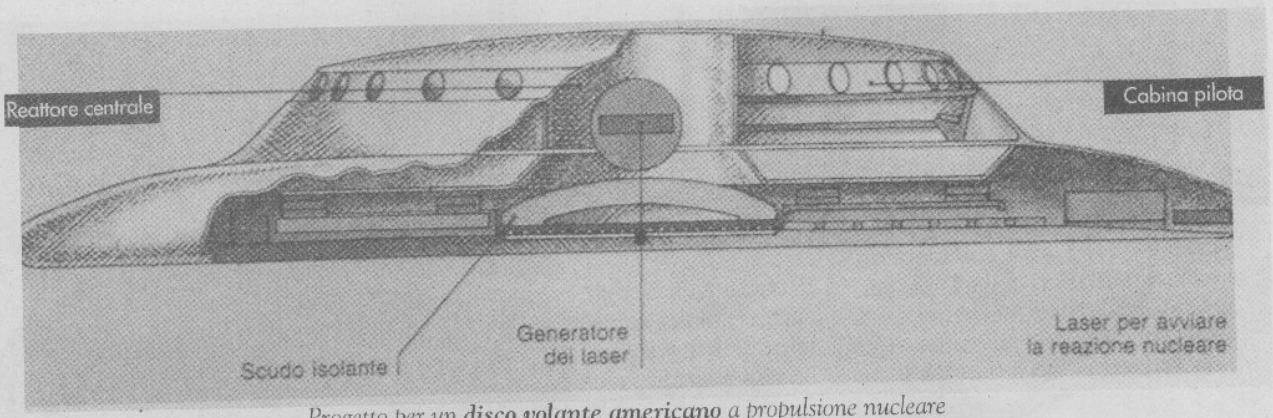
Posto in questi termini, l'interrogativo sembra riferirsi ad una mera speculazione, una delle tante avanzate sul conto dei dischi volanti. Da tempo infatti gli UFO hanno tenuto la scena facendo periodicamente parlare di sé e fornendo il destro, a scienziati e cultori di fantasie celesti, di fornire spiegazioni che variano, naturalmente, a seconda della classificazione dei vari "esperti". Si è parlato di armi segrete, d'illusioni ottiche, di allucinazioni collettive, di oggetti provenienti da altri mondi, rinverdendo così la storia di un universo "densamente abitato", la quale, d'altronde, ha trovato non pochi sostenitori, fra cui ha fatto spicco uno studioso di fama mondiale, l'astronomo Carl Sagan.

Quella della natura prettamente terrestre degli UFO è però più di un'ipotesi. Esistono infatti delle prove che a partire dalla Seconda Guerra Mondiale varie nazioni hanno segretamente lavorato alla costruzione di velivoli a forma di disco. In particolare, vari testimoni riferiscono di dischi volanti realizzati dalla Germania verso il termine di quella guerra.

Che la Germania, alla fine del conflitto, disponesse di un arsenale d'armi che sconfinavano nella fantasia rispetto a quelle che normalmente usavano i suoi nemici, è un fatto assodato, fuori discussione. Con la fine della guerra, il mito di



*Schema della "**trottola volante**" progettata per i nazisti da **Schriever***



Progetto per un ***disco volante americano*** *a propulsione nucleare*

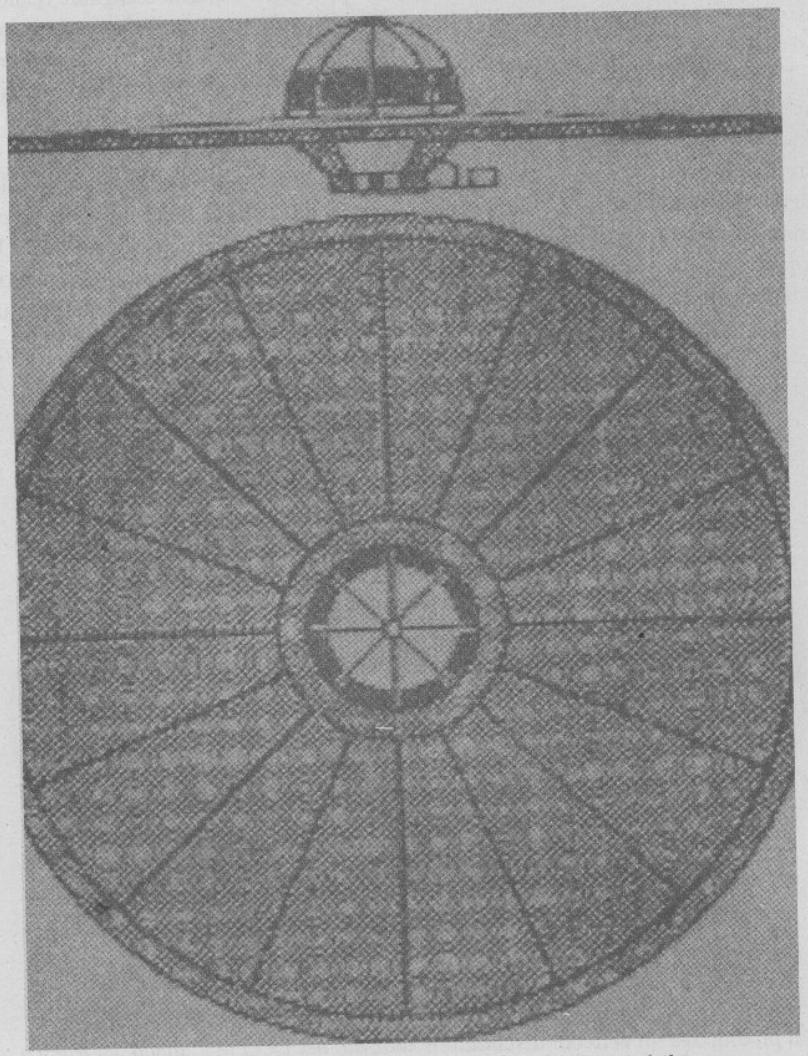
velocità di 3.600 chilometri orari.

Il "padre" dei dischi volanti

Costruttori e ideatori di tali macchine radiocomandate o guidate da uomini ne esistono ancora, e uno di questi è il pilota Schriever, uno degli ideatori dei "Fliegende Undertassen", i misteriosi "piatti volanti".

Schriever ha consegnato alla storia dell'ufologia un resoconto estremamente dettagliato sui dischi volanti fabbricati in Germania.

Il racconto di Schriever non ha nulla di fantastico e niente di più complicato di quanto possa avere la normale descrizione della fabbricazione di un'automobile. Eccolo.



*Un altro schizzo della "***trottola volante***" di Heinkel*

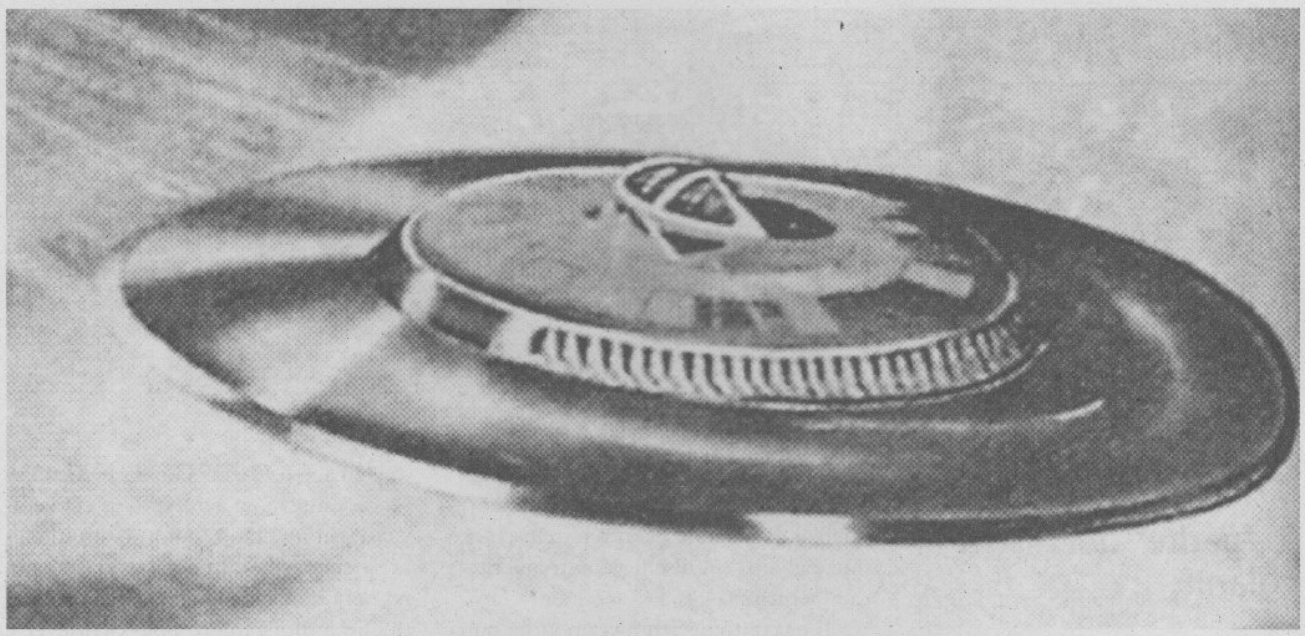
Nell'agosto del 1943, alla periferia di Praga, esisteva un aeroporto in cui venivano sperimentati i motori costruiti dalle officine BMW. In un angolo del campo c'era un capannone con attorno sentinelle e filo spinato. Solo Schriever e tre suoi collaboratori potevano entrarvi. In quell'hangar, nasceva e veniva messa a punto una "Flug Kreisel", cioè una trottola volante.

L'idea di costruire un simile apparecchio, Schriever l'aveva avuta due anni prima, nel 1941, quando era collaudatore della società Heinkel di Eger, nella zona dei Sudeti. A forza di tracciare schizzi, uno dei quali è riprodotto qui, riuscì a mettere insieme il progetto di una macchina che fondeva in sé le caratteristiche dell'aeroplano e dell'elicottero.

Al centro aveva una cabina sferica e, tutt'attorno, pale rotanti a forma di alette. Dapprima, per la propulsione, pensò di servirsi delle turbine usate per l'aeroplano Heinkel 178. Nella parte posteriore sistemò un serbatoio e, ai bordi del "disco", una corona di reattori; uno lo collocò al di sotto, al centro, e doveva servire per il decollo verticale.

Schriever si mise subito al lavoro per dar corpo alla sua idea, ma per prima cosa si rese conto che i motori dell'Heinkel 178 non erano sufficientemente potenti. Secondo i piani, l'apparecchio doveva avere una velocità ascensionale di 100 metri al secondo, dopo il decollo il rotore rallentava i giri e l'aereo quasi si fermava in aria. Da quel momento entravano in azione i turboreattori e iniziava così il volo orizzontale.

"La velocità da me prevista e sperimentata" ha detto Schriever, "superava i tremila chilometri orari e ciò derivava, soprattutto, dal fatto che la 'Flug Kreisel' incontrava nell'aria una resistenza



queste armi terminò, scacciato dalla gioia di vivere di coloro che s'erano liberati degli incubi dei bombardamenti, del peso degli occupanti e dello spettro della morte, presente in ogni casa. La capitolazione della Germania, però, con la scomparsa dei timori che negli ultimi mesi del conflitto avevano spinto gli stati maggiori alleati a forzare le difese germaniche con larghissimo impiego di forze umane e di mezzi meccanici, aprì la strada alla verità e la storia delle armi, chiamate generalmente "segrete", diventò una branca nuova della scienza militare cui si applicarono subito gli Stati Uniti, l'Inghilterra e in particolare la Russia.

Aeroplani fatti di sole ali

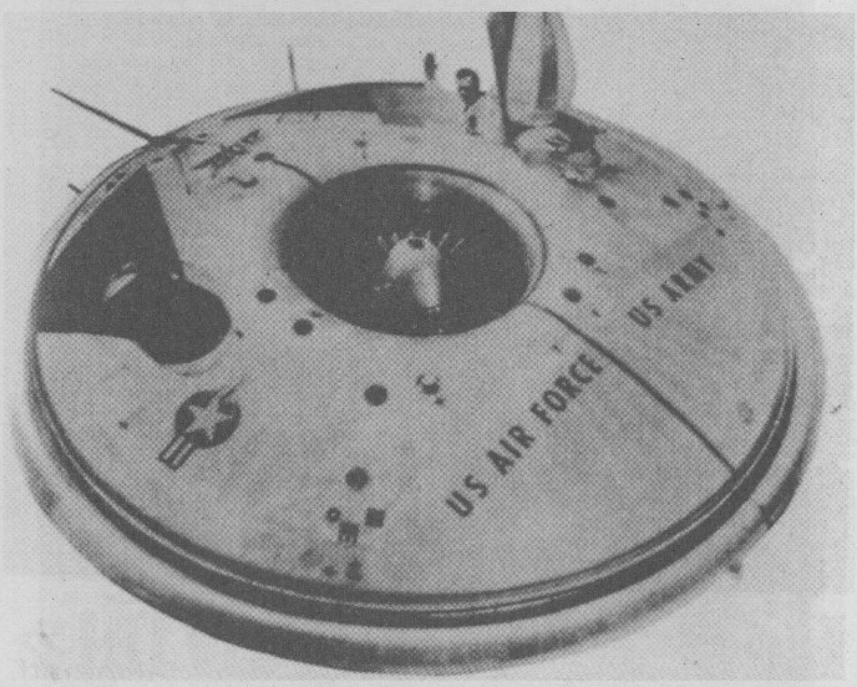
Nel campo aeronautico, i tecnici tedeschi Heinkel e Messerschmidt in pochi mesi avevano progettato e fatto volare nuovi tipi d'aerei fra i quali faceva spicco un apparecchio a forma ellittica, velocissimo, insomma un vero e proprio "disco volante".

Intervistato sulle tecnologie aeree della Germania nazista, Heinkel, a proposito dei dischi, ha riferito: "Esperimenti con aerei del genere furono fatti parecchie volte da diversi costruttori, fra cui i fratelli Horten e il signor Lippisch che creò il caccia razzo Me.163. Il pregio di queste macchine con le sole ali è che incontrano meno resistenza nell'aria e possono quindi raggiungere altissime velocità".

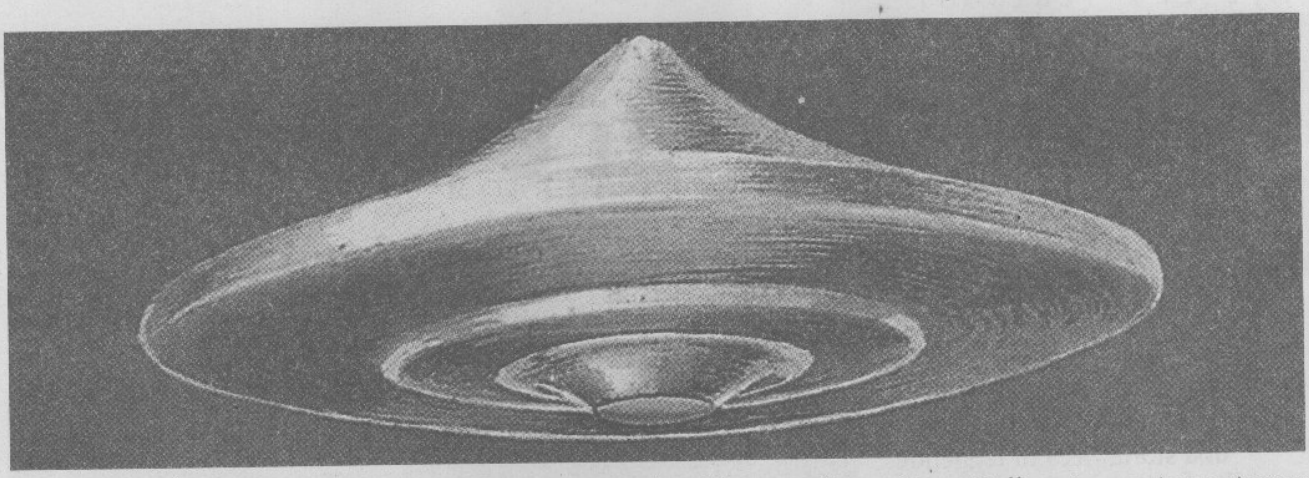
La storia dei dischi è direttamente collegata a quella dell'atomica tedesca. Per l'impiego di questa "arma nuovissima e sconvolgente", i tedeschi avevano studiato un tipo di velivolo ultraveloce, assolutamente diverso da quelli allora esistenti.

Di aeroplani a forma di dischi si parlò nella famosa riunione nella "Reichskanzlei" alla quale parteciparono Goering, Ribbentrop, Keitel, Bormann, Doenitz, Raeder e Guderian. In quella circostanza, di ritorno da una visita al fronte, dopo aver detto che dovunque i soldati si battevano in maniera straordinaria, il Fuhrer aggiunse: "Per questa ragione noi abbiamo il dovere di fornire ai nostri uomini il necessario per rallentare la pressione che il nemico esercita ormai dappertutto. Bisogna escogitare qualcosa di sbalorditivo, di così distruttivo che ci permetta di guadagnare tempo per attuare un programma d'armamenti assolutamente nuovo".

Successivamente, Hitler ricevette nel suo quartier generale di Rastenburg alcuni tecnici e, fra le tante relazioni, ascoltò anche quella di Albert Scholz, di Dresda. Che gli parlò di un mezzo aereo di forma circolare, capace di sviluppare una



Il prototipo di un ***velivolo discoidale*** *sviluppato nel 1953 in Canada dal tedesco* ***Miethe*** *sulla base di precedenti studi compiuti dai nazisti*



quasi insignificante".

Il 1° giugno del 1942 venne costruito il prototipo che eseguì un primo volo.

Successivamente, Schriever venne trasferito a Praga presso la BMW dove venívano costruiti i caccia Me. a reazione.

Il reattore di quegli apparecchi era quello che ci voleva per la sua ardita macchina volante. Gli stabilimenti diventarono così l'officina dei "Fliegende Undertassen", sottoposti a continue modifiche sia strutturali che meccaniche.

Nell'ottobre del 1944, la "Trottola volante" poteva considerarsi pronta per il collaudo. Il giorno del decollo, aperte le porte invalicabili del capannone, il disco venne portato sul campo.

"Aveva l'aspetto di un mostro" ha riferito il pilota, "un gigantesco polipo, per via di quella cabina centrale di plexiglass. Salii a bordo e feci la prova dei motori. Andavano perfettamente. La corona cominciò a ruotare. In quel momento, urlarono le sirene d'allarme. Arrestai le turbine e ordinai agli avieri di ricondurre il velivolo nella rimessa. Erano necessari altri ritocchi per diminuire le vibrazioni che mi sembravano eccessive."

Il dottor ***Rudolf Schriever***

Dopo una settimana di lavoro febbrile, il disco finalmente riuscì a staccarsi da terra e volò.

Ha raccontato ancora il pilota: "La fine della guerra, però, era imminente. Da ogni lato, simili a una spaventosa valanga, gli eserciti d'invasione russo e americano premevano sulla Germania. La BMW di Praga cessò il lavoro; il campo venne distrutto con cariche di dinamite e, per impedire che cadesse nelle mani dei nostri nemici, la mia trottola volante fu fatta saltare in aria con il lancio di alcune bombe a mano. A stento io stesso riuscii a sfuggire alla cattura attraversando la Cecoslovacchia ormai in rivolta sino a raggiungere la salvezza nel nord della Germania".

Dopo la guerra...

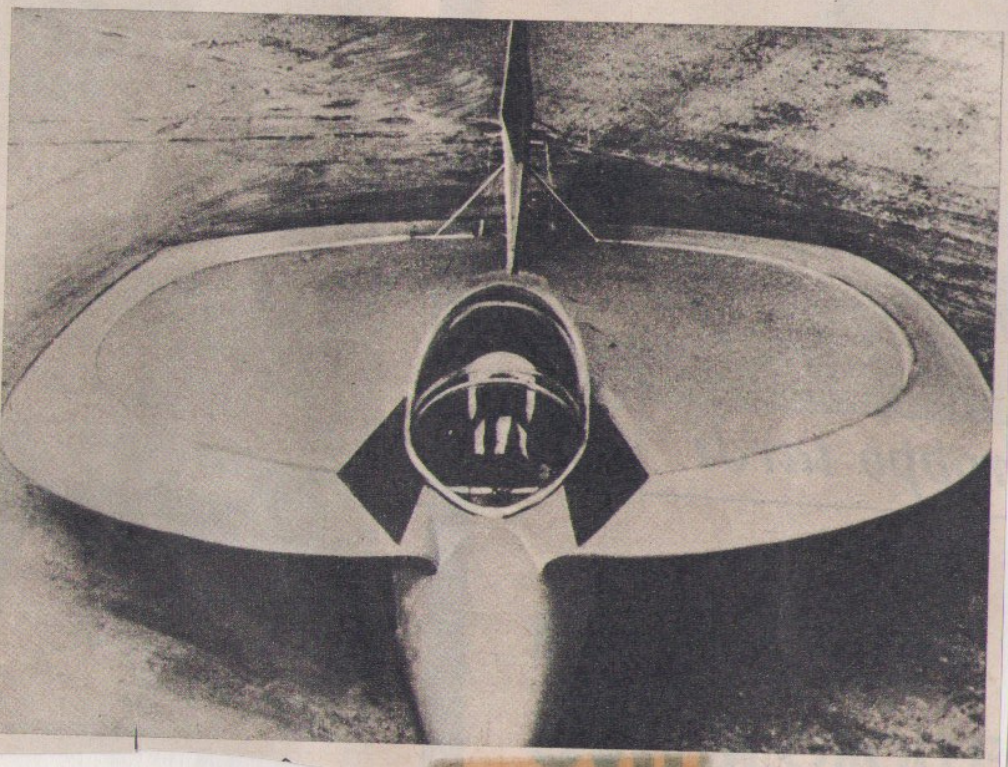
Dai giorni dell'esperienza di Schriever a oggi sono passati ormai diversi decenni durante i quali la scienza ha fatto molta strada e la fantasia popolare, sotto la spinta di una tecnologia raffinata e sbrigliata, varcando i limiti del reale, è giunta ad attribuire ai dischi volanti un'origine addirittura extraterrestre.

"Ora " dichiarò in seguito in un'intervista Schriever, "lasciato il volo, mi limito a leggere quanto scrivono i giornali sulle trottole volanti. Rido al solo pensiero che siano state immaginate macchine provenienti da altri pianeti. Da quali, nessuno lo dice, giacchè è più facile accreditare la favola rimanendo nel vago. Io sono un uomo in carne ed ossa che non viene né da Marte, né da Venere, né da Giove, né da alcun altro corpo celeste, eppure ho volato su un disco. Della mia esperienza si sono occupati in passato gli americani, i quali mi hanno più volte proposto di recarmi negli Stati Uniti per riprendere quelle mie esperienze e ricostruire la mia "trottola" nei loro stabilimenti. Ho rifiutato perché non intendo muovermi dal mio paese e perché considero la mia avventura decisamente finita. Che cosa penso degli UFO? In primo luogo non sono d'accordo che si tratti di oggetti volanti non identificati. Si tratta di velivoli di forma ellittica con motori a turbina i quali si muovono in cielo secondo regole e principi che la scienza aeronautica conosce alla perfezione. Del resto, non è un segreto che subito dopo la fine del secondo conflitto mondiale, specie in Canada, con il progetto Omega, si lavorò intensamente per creare apparecchi speciali telecomandati, di forma circolare, che i russi a loro volta sperimentavano con insistenza, dopo averli costruiti sulla scorta dei progetti trovati nelle nostre basi segrete. Anche l'America lavorava alacremente in stretta collaborazione con i canadesi per realizzare un ordigno capace di decollare in linea verticale, di rimanere immobile nell'aria e di spostarsi a una velocità di 3000 chilometri orari. Come si vede, si tratta delle stesse manovre che gli ufologi attribuiscono ai dischi volanti."

Poi il pilota ha concluso dicendo: "Ecco, in base alle mie esperienze personali, che cosa posso raccontare dei dischi volanti e della loro non tanto misteriosa natura. C'è chi a tutti i costi li vuole di provenienza cosmica ed esclude con fermezza che siano macchine prodotte dall'uomo. Lasciamo che continuino a crederlo, se questo gli fa piacere. E' una favola in più e di favole, nella vita, c'è sempre bisogno".

7/02 MY5760

Ultimissime d'aviazione



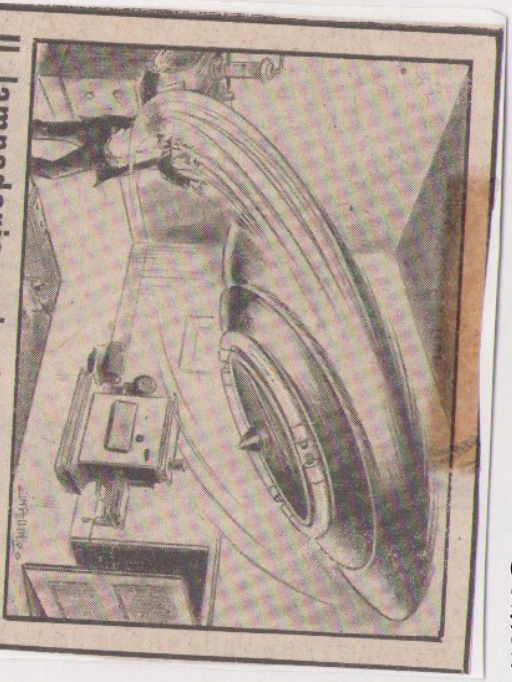
Disco a vela

I problemi del decollo e dell'atterraggio sono i più studiati dagli aviatori, e continuamente si dà notizia di nuovi progetti. La Russia annuncia gli esperimenti della «salsiera volante» qui ritratta: un disco di 10 m. di diametro che può decollare verticalmente e mantenersi in aria su un ragguardevole cuscino d'aria. Non è rivelato se sarà munito di motore o se «veleggerà» da solo.

15-2-63
Dom. del
C.

Domenica del corriere 7-1-51

Il lampadario volante di Galonska

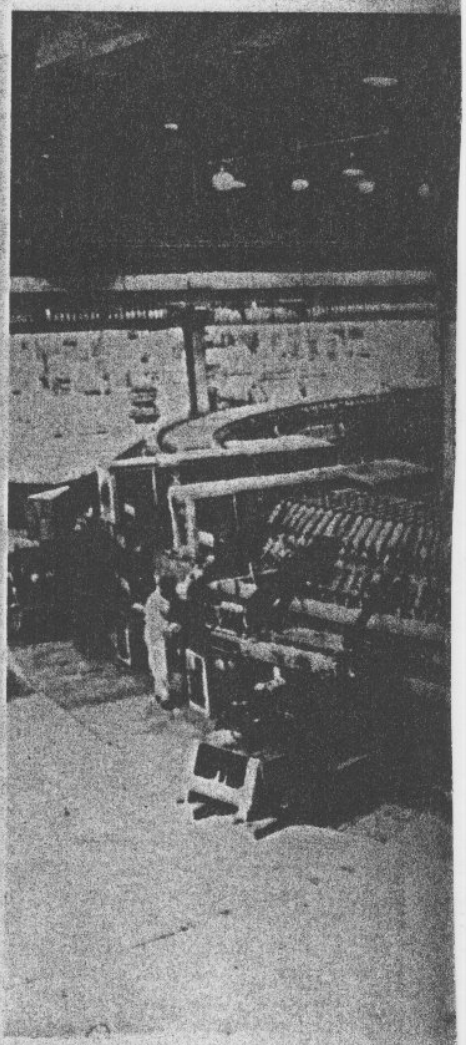


A Francoforte lo scienziato Walter Galonska, che ideò il sistema per dirigere la traiettoria delle «V-2» ha fabbricato in casa sua un lampadario tipo piatto volante che a radiocomando scende e sale verticalmente; ma di solito egli tiene l'apparecchio attaccato al soffitto. Secondo il Galonska, questo ordigno, se realizzato in grandi proporzioni potrebbe sollevare fino a diecimila metri dieci tonnellate di armi antiaeree e di razzi guidati e rimanervi per lungo tempo come una piccola fortezza pronta a respingere gli attacchi nemici.

GLI ARCANI N°1 - GENNAIO 1980

LA NATURA ABBANDONA L'UOMO?

Implosione: energia del futuro



La natura può essere salvata solo seguendo le sue stesse leggi - Motori a energia centripeta - Come venne quasi realizzata l'arma segreta di Hitler - Esiste una gara ignorata fra russi e americani?

di Hellmuth Hoffmann

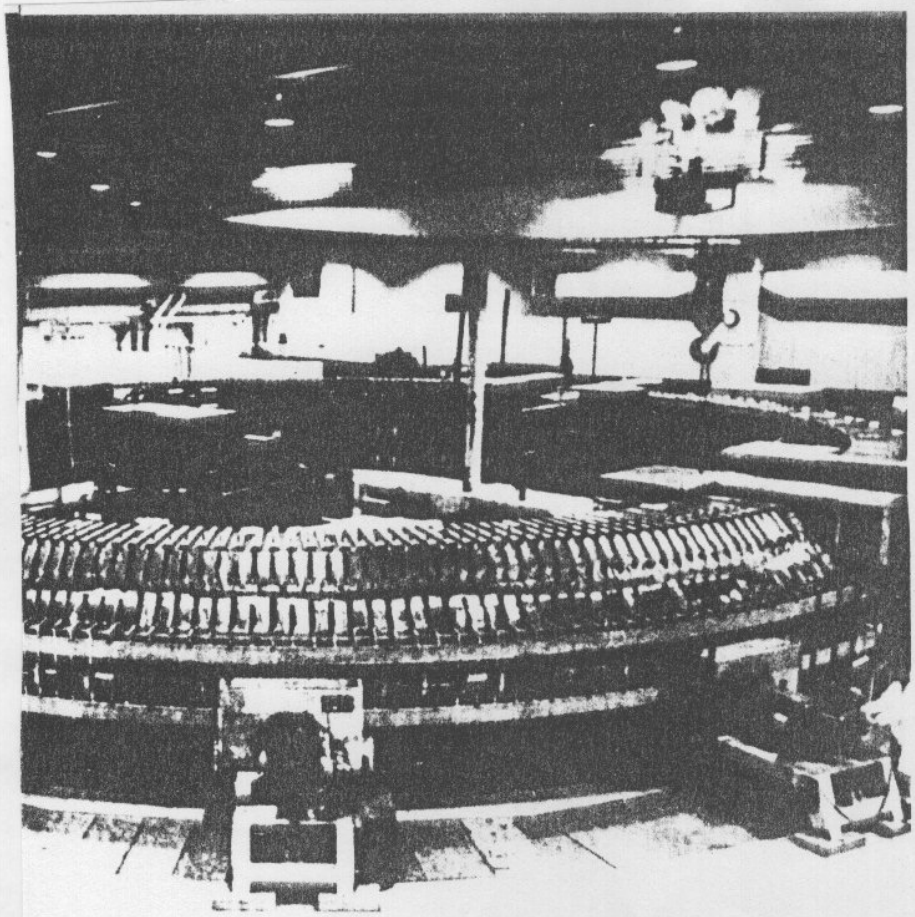
Quando, all'inizio di questo secolo, l'inarrestabile trionfo della nostra epoca caratterizzata dalla tecnica diede inizio, sotto il segno del progresso, a un gigantesco capovolgimento dell'evoluzione umana con trasformazioni rivoluzionarie dello stile di vita, l'uomo fu trasportato in una vertigine di euforia, che gli faceva credere di aver realizzato il paradiso in terra. Scienza e tecnica, senza porsi scrupolo alcuno, lavoravano all'unico scopo di rendere raggiungibile e fattibile anche quello che pareva impossibile.

Dopo la vittoria sulla flotta spagnola, gli USA erano la nuova potenza e, sostenuti dal dollaro, aprirono la via a una prosperità tecnologica che ben presto raggiunse anche l'Europa. Governanti, uomini di Stato e rappresentanti della scienza di quell'epoca erano dominati dalla grande presunzione tipica di quel periodo. Tutti si abbandonavano a illusioni nutrite da successi apparenti. Le incontrollate rapine ai danni della natura, rese possibili dal progresso, e le smodatezze nel pensiero e nell'azione, non furono allora riconosciute da alcuno; anzi la gente era convinta che sarebbe iniziata l'età dell'oro.

Questo cambiamento dei rapporti umani nei confronti della vita fu accompagnato da una chiara rinuncia alle tradizioni dell'Occidente e si manifestò in una guerra di conquista brutale e impietosa contro la natura indifesa. L'uomo si ritenne la «corona della creazione» e di conseguenza autorizzato a manipolare a propria discrezione tutto ciò che vive. Oggi molti tecnici, ingegneri, scienziati, sociologi, uomini politici, economisti pensano a come «migliorare» la natura, per adattarla a progetti industriali. Preoccupato, lo zoologo Adolf Portmann si chiede: «La natura abbandona l'uomo?».

Dall'inizio di questo secolo non sono mancati gli avvertimenti. Per esempio il biologo Jakob J.v. Uexküll (1864-1944) constatò già nel 1912: «Noi siamo alla vigilia di una bancarotta scientifica, le cui conseguenze non sono ancora valutabili». Il filosofo della storia Oswald Spengler (1880-1936) parlò di «fine dell'Occidente», la cui odierna cultura faustiana avrebbe ormai varcato il punto massimo. E in tempi più recenti lo scienziato Jürgen Halle parla di «futuro senza speranza».

Non è mia intenzione in questa sede fare una lista di quegli innumerevoli «predicatori nel deserto», definiti «profeti della rovina», i cui ammonimenti restano inascoltati come quelli di Cassan-



Cosmotrone del Laboratorio Nazionale di Brookhaven per l'accelerazione dei protoni.

dra. Desidero invece riportare l'esempio di un uomo singolo, esempio che indica che già più di 50 anni fa esistevano alternative attuabili e meritevoli di essere prese in considerazione, che fino a oggi non hanno perso la loro attualità. Esse sono per altro così rivoluzionarie che la loro attuazione presupporrebbe un completo cambiamento nel modo di pensare scientifico e tecnologico, il che senza dubbio ostacola la loro rapida realizzazione.

L'uomo di cui parleremo è lo scienziato austriaco Viktor Schauberger (1885-1958). Le geniali intuizioni di questo grande pensatore spalancano nuove porte e abbracciano tutti gli aspetti fondamentali della nostra vita ogni anno sempre più minacciata: l'aria pura e ricca di ossigeno, il mondo delle piante e l'acqua sana, pulita.

Le sue scoperte offrono soluzioni grandiose per molti problemi di importanza fondamentale, che vanno dalla fertilizzazione dei deserti e dei terreni incolti fino al rapido aumento dei raccolti senza l'uso di concimi artificiali. Esse potrebbero inoltre operare un completo ribaltamento della nostra aviazione e soprattutto un orientamento completamente nuovo per quello che riguarda il problema della produzione di energia. Che in questo caso non si tratti delle esaltate utopie di un sognatore, ma che al contrario tutto sia costruito su fatti reali e concreti risulta dal fatto che molte delle scoperte di Schauberger sono state studiate e controllate a fondo, e coi più lusinghieri risultati, in parecchi Istituti Statali di vari paesi. Il Terzo Reich utilizzò le scoperte dell'inventore austriaco per le sue macchine da guerra e un gruppo finanziario statunitense finanziò dopo la guerra un suo progetto con 650 milioni di dollari.

L'unico libro uscito su Viktor Schauberger e la sua attività è stato pubblicato in Svezia. Autore è l'ingegner Olaf Alexandersson e il titolo è *Das levende vattnet* («L'acqua vivente»). La segretaria di stato dottoressa Kerstin Auer e il professor Kai Curry-Lindhal hanno scritto la prefazione. Non solo in Svezia, ma anche in alcuni paesi vicini questo libro ha riscosso un eccezionale interesse presso gli scienziati e negli ambienti governativi. Il ministro Torbjörn Fälldin ha dichiarato pubblicamente: «Non si può che concordare con le scoperte di Schauberger. Considero questo libro uno dei contributi più essenziali per progettare il nostro futuro».

Ora finalmente il figlio di Schauberger, ingegner Walter, di Engleithen (Austria) si è deciso a rompere il silenzio che durava da più di vent'anni e gentilmente ci ha messo a disposizione un'ampia documentazione. È così possibile per la prima volta dire sull'opera di questo grande austriaco cose che finora non erano state pubblicate da nessuna parte.

Schauberger cominciò molto presto a occuparsi di problemi ecologici. Proveniva da un'antica famiglia di guardie forestali e lui stesso intraprese questa attività. Si crearono così le premesse ideali per lo sviluppo della sua eccezionale capacità di osservare la natura. I corsi dei fiumi con le loro anse naturali e i loro gorghi, lo scaturire dal seno della terra delle fonti alpine, attiravano la sua attenzione al pari del fenomeno delle trote capaci di risalire le cascate. Da questi e da molti altri fenomeni elementari originari egli desunse il concetto di un ordine superiore naturale, che non conosce linee diritte, cerchi e movimenti centrifughi.

Mentre Newton scoprì le leggi della gravitazione meditando sulla causa del movimento di una mela che cadeva dall'albero, Schauberger era affascinato dall'idea di come la mela crescesse sull'albero, in quanto egli riconosceva in questo le leggi del movimento naturale e perfetto della linfa, del metabolismo, della crescita biologica.

Egli paragonò queste forze a quelle che attirano a monte le acque che scorrono sotto terra e poi emergono in superficie sulle montagne sotto forma di fresche sorgenti.

Dopo la prima guerra mondiale Schauberger progettò e costruì su responsabilità personale impianti alluvionali in legno e dighe, che contraddicevano completamente la tecnica delle opere idrauliche, ma che produssero risultati sorprendentemente buoni. L'allora Ministro austriaco per l'agricoltura e le foreste, dottor Thaler, lo volle come consulente per i problemi idraulici. Le sue proposte e le sue idee incontrarono tuttavia la violenta resistenza della gerarchia burocratica e l'eco arrivò fino in Parlamento. Disgustato, Schauberger diede le dimissioni. Il ministro Thaler, sdegnato, si dimise dal suo ufficio e lasciò l'Austria. Insieme a contadini tirolesi fondò poi in Sudamerica il grande centro «Tredici tigli».

Schauberger aveva creato un suo laboratorio di ricerca: qui fu avvicinato da rappresentanti di diversi stati, interessati soprattutto ai suoi procedimenti per la rigenerazione dell'acqua. Sebbene offrissero milioni, ebbero tutti un netto rifiuto. «L'acqua, che è l'elemento base di tutti i processi di vita, appartiene a tutta l'umanità e i processi che la riguardano non devono diventare monopolio di singoli gruppi o Stati», questa era la risposta che Schauberger dava quando gli venivano fatte offerte di questo genere.

A quest'epoca Schauberger cominciò a usare sempre più spesso un concetto che potrebbe essere definito il consuntivo di tutti i suoi lavori di ricerca: «implosione». Col che intendeva il contrario di esplosione.

La nostra attuale produzione di energia si base esclusivamente sull'utilizzazione di forze centrifughe prodotte da pressione e calore; un cattivo esempio è il motore a scoppio, e il prodotto più recente è la scissione atomica, che ha diffuso in tutto il mondo paura e orrore.

Già decenni fa Schauberger seguiva la via opposta: «*Voi vi muovete nella direzione sbagliata!*», continuava a dire, e completava le sue osservazioni con questa constatazione: «*La natura si muove in modo diverso*». In effetti i movimenti della natura non sono centrifughi (principio di esplosione), ma da fuori a dentro, cioè centripeti (principio di implosione). Allo stesso modo la natura non conosce linee diritte, ma solo movimenti a spirale. La grande illusione dei nostri scienziati e dei nostri tecnici dipende dal mancato riconoscimento di questo dato di fatto naturale. In questo modo però ci si muove verso la rovina, che diviene sempre più evidente nella rivolta della natura contro le violenze che le vengono fatte e si manifesta nelle condizioni progressivamente peggiori di acqua, aria e terra. L'aumento progressivo delle catastrofi meteorologiche in ogni punto della terra e lo spostamento delle stagioni riempie di profonda preoccupazione anche quegli scienziati che in genere agiscono senza troppi scrupoli. Il contemporaneo aumento delle cosiddette malattie del secolo, il cancro in primo luogo, ha portato a una crisi della medicina, sebbene oggi noi abbiamo tante medicine quante non ne abbiamo mai avute.

«L'esperto austriaco Viktor Schauberger fu l'inventore e lo scopritore della nuova forza di propulsione, l'implosione, che produce luce, calore e movimento con la sola utilizzazione di acqua e aria. Nei motori a implosione viene sviluppato diamagnetismo che rende possibile la forza ascensionale».

Tutto questo, Schauberger l'aveva previsto più di 50 anni fa. Nel 1934 ne poté parlare per la prima volta con uno statista di primaria importanza. Hitler infatti aveva sentito parlare di un «austriaco asociale», che aveva dato «una lavata di testa al cancelliere Dollfuss». La predilezione di Hitler per gli outsiders della scienza era nota e così fece venire «l'esperto dell'implosione» nella cancelleria del Reich.

Hitler rimase talmente impressionato da quel colloquio durato un'ora e mezzo, che diede disposizioni di inserire le scoperte di Schauberger nelle progettazioni del Terzo Reich. Questo non doveva però succedere, in quanto si ebbe ancora una volta la violenta opposizione dei rappresentanti delle concezioni meccanicistiche, e Schauberger si ritirò.

Tra gli esperimenti dei laboratori Messerschmitt di Augusta e nei Sudeti di allora, c'erano anche velivoli, i cui progetti di costruzione divennero dopo la guerra motivo di violente speculazioni. Questi velivoli erano diversi, sia nell'aspetto esteriore che nella propulsione e nelle manovre, da tutti gli aerei conosciuti. Erano rotondi e a forma di disco, in poche parole: assomigliavano nella forma e nell'aspetto a quegli oggetti volanti che da più di 30 anni tengono il mondo col fiato sospeso e sono chiamati UFO.

Le costruzioni che venivano realizzate nelle officine Messerschmitt si basavano sui progetti e le idee di Schauberger, la cui partecipazione a queste opere fu sottoposta a Himmler nel 1943. Dopo la dichiarazione di guerra agli USA, l'atterraggio delle truppe alleate in Africa e soprattutto la catastrofe di Stalingrado, era necessario rialzare il morale delle forze dell'Asse con nuove armi-prodigio. Era però necessario realizzare le armi stesse. Himmler ripose grandi speranze in un oggetto volante ideato da Schauberger.

Nel campo di concentramento di Mauthausen, il regno di Himmler, fu messo insieme un team operativo composto da una élite di detenuti: scienziati, tecnici e costruttori, che il capo delle SS mise a disposizione di Schauberger con l'ordine di portare avanti a tappe forzate e con tutti i mezzi la costruzione di oggetti volanti atti al combattimento. Schauberger chiese soltanto di lasciar liberi i prigionieri destinati a queste opere e di trattarli come civili, cosa che sorprendentemente il capo delle SS concesse subito.

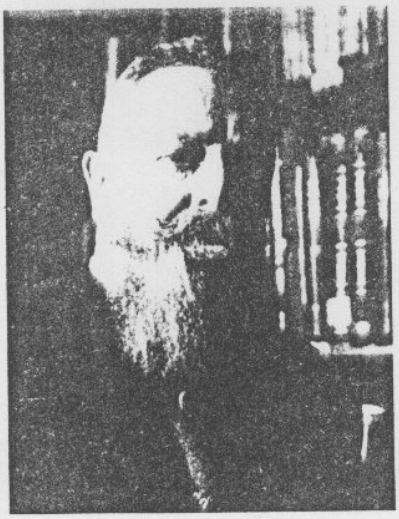
Solo dopo la guerra si venne a sapere che oggetti volanti corrispondenti ai modelli indicati da Schauberger erano stati prodotti anche in altre officine. Le notizie

più utili in merito sono senza dubbio quelle del tecnico Hermann Klaas di Mülheim-Ruhr, che aveva lavorato ai progetti e aveva inviato al giornale di Wuppertal «Bergische Post» un rapporto dettagliato con fotocopie di schizzi e documenti originali. Citiamo da questo rapporto: «...Io possiedo anche schizzi del modello di ''disco volante'' da me costruito nel 1941: invenzione che fu realizzata da tedeschi e poté volare con incredibile successo. Aveva un diametro di 2,40 m con un piccolo motore elettrico speciale molto veloce. Esso si innalzò subito verticalmente, ma purtroppo andò ad urtare contro il soffitto dell'officina (alto 8 m!) e andò distrutto... Quello che volò realmente è visibile negli allegati, come anche le costruzioni fatte in Boemia e più tardi presso Breslau (dove lavorava il gruppo Miethe), che aveva usato un tubo pressostatico più forte (come nella V1). I tre modelli corrispondono circa, a parte la disposizione degli ugelli, al prototipo del modello Ballenzo — Schriever-Hamermohl... Gli ugelli dovevano essere orientabili per ottenere ''l'effetto Coanda'', che rende possibile la salita verticale del ''disco volante'' (Miethe successivamente fece una costruzione migliore). Una volta che il disco aveva raggiunto l'altitudine voluta, passava al volo orizzontale. Ovviamente queste manovre non erano semplici... Questi dischi volanti vengono oggi costruiti sia in Occidente che in URSS, lì anzi in due luoghi diversi... Naturalmente c'è stato un gran numero di altri progetti, e di prototipi purtroppo non completati...».

Il settimanale «L'epoca nuova» (Monaco) pubblicò già nel 1956 un articolo dal titolo «Hitler costruì dischi volanti». Lì si può leggere: «L'esperto forestale austriaco Viktor Schauberger fu l'inventore e lo scopritore della nuova forza di propulsione, l'implosione, che produce luce, calore e movimento con la sola utilizzazione di acqua e aria. Nei motori a implosione viene sviluppato diamagnetismo che rende possibile la forza ascensionale. Tramite un'elica a depressione, che si basa su una curva spaziale a spirale cicloide, che va dall'esterno verso l'interno, viene dunque sviluppata la

L'ingegnere austriaco Walter Schauberger.

Viktor Schauberger, lo scopritore dell'implosione.

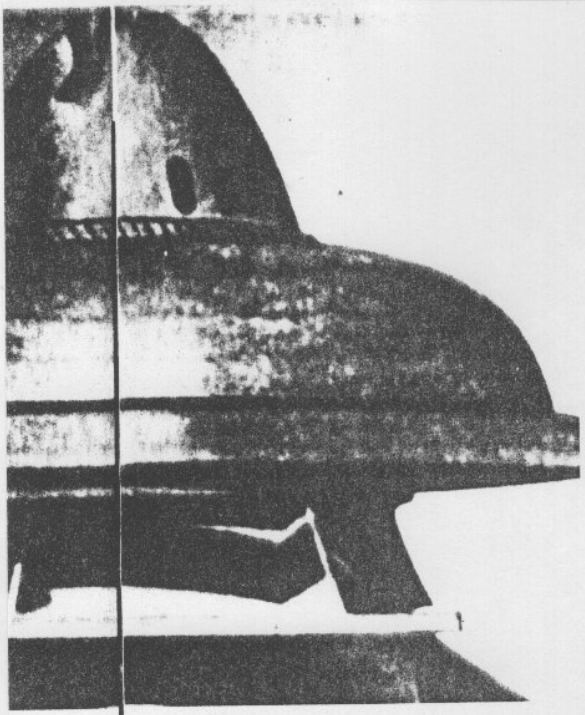


medesima forza che, tramite effetti di depressione, produce gorghi, tifoni, cicloni e uragani... Il 19 febbraio 1945 avvenne presso Praga la prima partenza di un ''disco volante'' senza equipaggio a bordo. Esso salì in tre minuti a 15.000 metri di altitudine, raggiunse una velocità orizzontale di 220 km/h, fu in grado di star fermo in aria e di volare alla massima velocità sia in avanti che indietro. L'oggetto aveva un diametro di 50 metri...».

Ricordiamo a margine che certi ambienti in Germania e all'estero si chiesero anche se fosse possibile che Hitler alla fine della guerra fuggisse e si mettesse in salvo con un velivolo di questo genere. Questa è comunque una delle supposizioni che si possono leggere nel libro di Mattern: «*UFO - ultime armi segrete del Terzo Reich?*».

Nel 1962 uscì il libro di Rudolf Lusar dal titolo *Le armi tedesche e le armi segrete della seconda guerra mondiale e il loro ulteriore sviluppo*. In esso l'autore dedica un capitolo intero ai «dischi volanti» del Terzo Reich, e vi si può leggere: «La costruzione, costata milioni, era quasi ultimata alla fine della guerra. I modelli esistenti furono poi distrutti, ma l'officina di Breslau, doveva aveva lavorato Miethe, finì nelle mani dei sovietici, che portarono tutto il materiale e il personale specializzato in Siberia, dove si continuò a lavorare con successo a questi «dischi volanti». Schriever riuscì a uscire in tempo da Praga, Habermohl invece dovrebbe essere ancora nell'Unione Sovietica... Il costruttore tedesco Miethe si trova negli USA e, a quanto è dato sapere, costruisce «dischi volanti» presso la A.V. Rose Comp. I velivoli osservati finora vengono costruiti con 16,42, 45 e 75 m di diametro e pare che sviluppino una velocità fino a 7000 km l'ora (?). Sulla Corea già nel 1952 furono avvistati senz'ombra di dubbio «dischi volanti» e anche durante le manovre della NATO in Alsazia nell'autunno 1956 avvenne la stessa cosa...».

Molto significativa è una lettera che Schauberger scrisse a un amico il 2/8/1956 e di cui riportiamo questo stralcio: «...Il ''disco volante'' che fu lanciato presso Praga il 19/2/45 e che nel giro di tre minuti salì fino a 15.000 metri e raggiunse in volo orizzontale i 220 km/h, era stato costruito secondo il modello che io preparai a Mauthausen con prigionieri di gran classe (ingegneri e statici), che mi erano stati assegnati. Di quel fatto io venni a sapere solo dopo la fine della guerra tramite un mio collaboratore, un ceco, che mi informò anche che si continua a lavorare in maniera intensiva: non ho però ottenuto risposta alle richieste che ho fatto. In base a quanto ho sentito dire, la macchina sarebbe stata fatta saltare subito prima della fine della guerra su ordine di Keitel. Questa è l'ultima cosa che sono venuto a sapere. In questa faccenda ebbero un ruolo anche



za dei due Schauberger negli USA per altri otto anni...».

Alla seconda conferenza Viktor Schauberger rifiutò decisamente di restare negli USA anche un sol giorno in più del periodo previsto e stabilito di tre mesi: «Altrimenti non dirò più una parola», dichiarò categoricamente. Ci fu una terza e ultima conferenza, nel corso della quale Gerchsheimer fece sapere che ci si era decisi ad «acconsentire» alla partenza di Viktor Schauberger. Contemporaneamente allungò a questi un contratto di parecchie pagine in lingua inglese, chiedendogli di firmarlo subito, sebbene sapesse che Schauberger non leggeva l'inglese.

«Tra dieci minuti deve andare all'aeroporto», insisteva Gerchsheimer guardando nervosamente l'orologio. Si arrivò a una concitata discussione, che divenne ancor più violenta quando Walter Schauberger fu informato che non poteva partire per l'Europa con suo padre. Gerchsheimer voleva anche fargli firmare un contratto. Ma il denaro non aveva importanza per lui.

Gli americani sembravano non aver capito affatto che erano proprio le loro maniere da Texas a urtare i loro partner austriaci. Gerchsheimer tentò con promesse e minacce di convincere almeno il figlio a restare. Quando alla fine constatò che tutti i suoi sforzi erano vani, rimase costernato. Viktor Schauberger aveva intanto esaurito la sua forza nervosa e aveva firmato il contratto, dopo che gliene erano state tradotte a voce le parti essenziali.

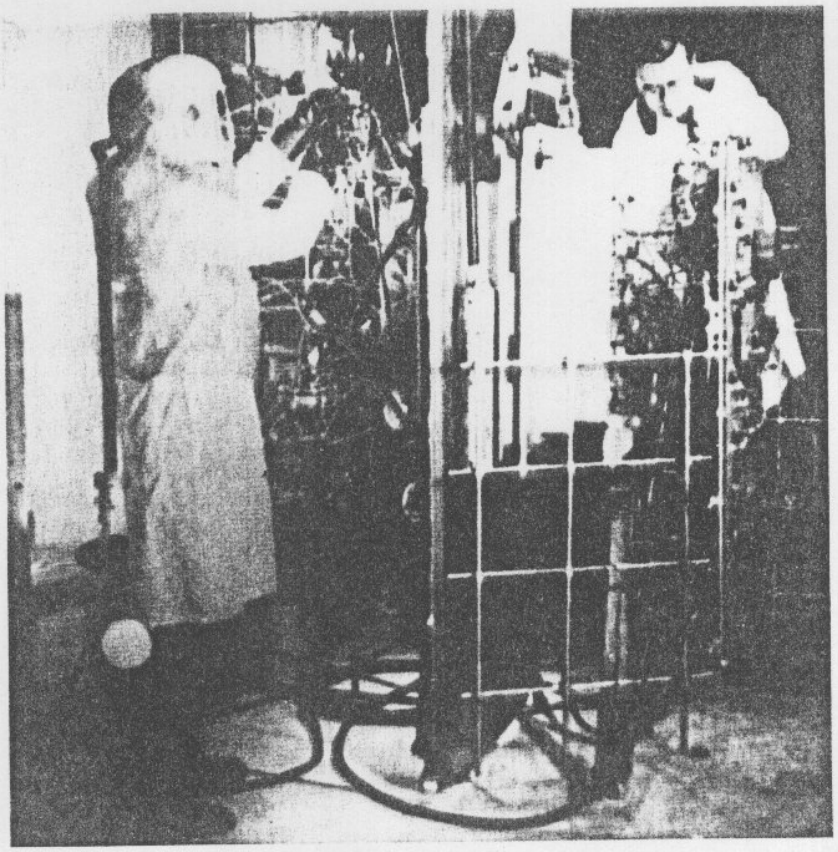
La fotocopia dei contratti, che è in nostro possesso, è un esempio classico dell'avidità e mancanza di scrupoli dei partner americani. In esso Viktor Schauberger trasferiva a essi non solo i diritti di tutti i suoi brevetti, ma anche tutte le sue idee, i suoi pensieri, le sue scoperte passate e future. Non ne poteva neppure parlare con altri. Questo contratto lo trasformò in un guscio vuoto, perché il suo cervello, la sua intelligenza, tutto il suo essere e il suo lavoro mentale erano diventati «proprietà» di quell'organizzazione statunitense.

Prima del definitivo ritorno a casa, Walter Schauberger fu attaccato di nuovo con massicce minacce, tuttavia i due riuscirono ad arrivare a Linz verso la mezzanotte del 20 settembre 1958.

Del tutto inaspettatamente Viktor Schauberger moriva pochi giorni dopo, il 25 settembre. «Non possiedo neppure più me stesso», aveva detto completamente rassegnato poche ore prima di tornare a casa.

Sono passati più di venti anni. Degli americani nessuno ha più sentito nulla. Tanto meno si è sentito parlare del «progetto implosione», che tanti entusiasmi aveva suscitato. Tutti i disegni, i progetti, i calcoli e i modelli erano rimasti negli USA. Si pone il quesito: cosa volevano in realtà gli americani? Si trattava soltanto del progetto «dischi volanti», per il quale gli ambienti più diversi d'oltre oceano avevano dimostrato tanto interesse già molto prima del viaggio in America? Dato che Schauberger aveva sempre dato prova di molto riserbo, e non era stato sensibile alle offerte di milioni di dollari, non bisogna escludere la possibilità che lo scopo vero fosse quello dei dischi volanti, mascherato dall'implosione, che costituiva invece l'interesse maggiore di Schauberger.

Walter Schauberger ha assunto l'eredità spirituale del padre e l'ha dilatata e ampliata col proprio patrimonio di idee. Il suo interesse maggiore è una umanizzazione della tecnica. Parallelamente è stato creato un «Gruppo dei Nuo-



***In alto*: modello sperimentale di disco volante. *Sotto*: esperimento con del materiale altamente radioattivo.**

alcuni esperti degli armamenti, che poco prima del mio ritorno a Vienna vennero nell'officina presso Praga e si fecero mostrare da me un esperimento molto importante: la produzione di una depressione atomica che si produce nel giro di pochi secondi se si mette in movimento radiale-assiale acqua o aria, con gradiente termico *in diminuzione*...».

Particolarmente istruttiva è la lettera del 23/1/58 di Schauberger allo stesso amico: «Un consorzio aereo americano ha offerto 3,5 milioni di dollari se io avessi acconsentito a confidare il segreto degli UFO a tre esperti. Analoga proposta mi è stata fatta da esperti canadesi. Due gruppi volevano introdursi, per vedere tutto. Io risposi... che prima della stipulazione di un trattato a validità internazionale non sarebbe stato mostrato nulla... Quei signori però volevano prima vedere e poi fare il contratto. Io rifiutai categoricamente... Da parte tedesca mi fu proposto di fornire segretamente consigli a due grandi progetti ministeriali... Mi si offrirono compensi adeguati. Io rifiutai, perché non intendo farmi più sfuggire nulla col risultato poi di ricevere solo un calcio nel sedere, come è successo finora... Io non sono un commerciante, ma un semplice osservatore della natura, che non ha alcuna esperienza di trattati... Ogni volta che mi sono fidato troppo, ho dovuto scontarlo amaramente... I professori credono... di poter correggere la saggia natura e fanno tutto il contrario di quello che fa la natura. Adesso hanno la loro ricompensa. Di simile bancarotte non voglio saper niente...».

Nonostante queste considerazioni, si arrivò finalmente a colloqui con Bonn. Base della discussione fu fra l'altro una perizia del Politecnico di Stoccarda sui processi idraulici, che conferma scientificamente i risultati delle ricerche e delle creazioni di Schauberger. Il testo esatto di questa perizia fu pubblicato dalla rivista trimestrale «Evoluzione cosmica», che pubblica regolarmente i più recenti risultati scientifici di ricerca nell'ambito delle scoperte di Schauberger (Vertrieb U. Wieseke - Berlinerstr. 26, D-2808 Syke).

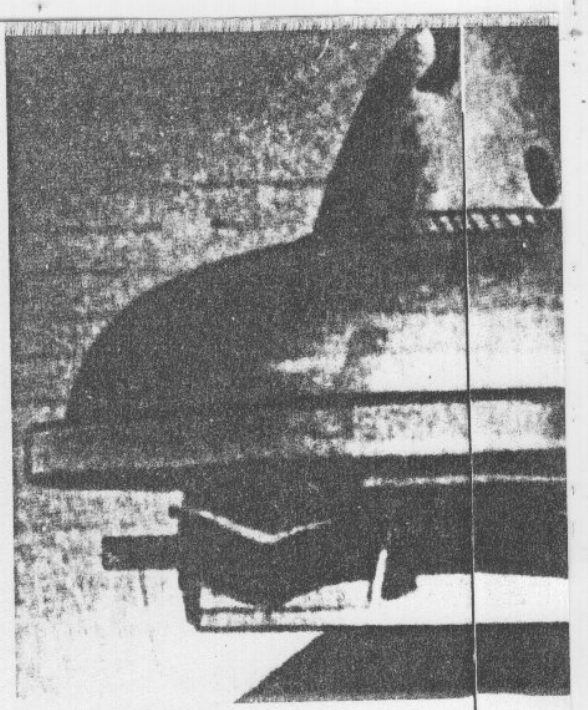
Mentre i colloqui di Bonn erano ancora in atto, arrivarono improvvisamente da Schauberger due delegati delle «Washington Iron Works»: Karl Gerchsheimer del Texas e Norman Dodd di New York. Il primo era stato durante l'occupazione USA comandante in capo a Würzburg e parlava correttamente tedesco con accento bavarese. «Veniamo a nome di una grande impresa economica americana, il cui portavoce è Robert Donner del Colorado. Le idee e le scoperte di Schauberger devono venir realizzate al più presto possibile negli USA. Abbiamo a disposizione tutto il denaro che si vuole».

Si seppe in seguito che il primo investimento previsto era di 650 milioni di dollari USA, e questo in un momento in cui il dollaro aveva sul mercato finanziario internazionale un valore doppio di quello attuale.

Anche Walter Schauberger, il figlio di Viktor, doveva essere coinvolto nel progetto. Egli avrebbe dovuto mettere le sue conoscenze e la sua collaborazione scientifica al servizio del «progetto implosione» e avrebbe dovuto stabilirsi negli USA con la famiglia per un soggiorno piuttosto lungo. Il che appariva giustificato dal punto di vista degli americani, in quanto già prima dell'inizio della seconda guerra mondiale il figlio aveva partecipato a una serie di esperimenti del padre.

Entrambi rifiutarono un lungo soggiorno negli USA. In linea di principio erano tuttavia disposti a una collaborazione limitata nel tempo. I visti di entrata negli USA, che allora si facevano spesso attendere per mesi, furono pronti in pochi minuti e con una validità di 4 anni. In questo modo padre e figlio poterono farsi un'idea preliminare del braccio lungo di *uncle Sam*, quando si tratta di dollari. Non rimaneva però a quest'assaggio.

Gerchsheimer richiese che tutti i documenti di lavoro, i calcoli, i disegni e persino la letteratura specializzata, più tutti i modelli, le costruzioni e gli strumenti necessari che si trovavano in luoghi diversi, fossero impacchettati a gran velocità in tre gigantesche ceste, che presero subito la via dell'oceano. Una agitazione febbrile caratterizzò quei giorni e gettò un'ombra sulle future difficoltà nel Nuovo Mondo.



Pochi giorni dopo, Viktor e Walter erano già a New York, dove fu preparata loro un'accoglienza trionfale con un banchetto cui parteciparono anche alti militari.

Il posto di lavoro vero e proprio si trovava nel Texas. In seguito risultò che l'agglomerato umano più vicino distava circa 10 km. Tutta la posta veniva personalmente controllata da Gerchsheimer e l'isolamento era quindi completo. A una prima conferenza partecipò l'ing. Eric A. Boerner, che in precedenza era stato costruttore presso le imprese Junker, e negli Stati Uniti era responsabile in capo del progetto «Cosmotron» (= acceleratore delle particelle con produzione di altissima energia). Gerchsheimer lo aveva assunto come esperto dei problemi energetici. A questo convegno Schauberger rivide anche uno dei suoi ex collaboratori, di nome Renner, di Salisburgo. Una nota trovata nei documenti di cui disponiamo dice: «Il trasporto di Renner negli USA assomigliò a un kidnapping».

Boerner dichiarò: «Il progetto implosione può iniziare. Le idee e le considerazioni di Schauberger corrispondono ai fatti di cui recentemente siamo venuti a conoscenza e che sono stati dilatati in misura decisiva dai lavori fisico-matematici e dalle nuove interpretazioni di suo figlio Walter. L'energia, che è il problema n. 1 degli USA, richiede una soluzione radicale e una ulteriore permanen-

vi», composto quasi esclusivamente da scienziati che sulla base delle scoperte di Schauberger elaborano e diffondono consigli pratici circa le vie tecnologicamente agibili per uscire dalla crisi del mondo che ci circonda. La sede in cui avvengono le ricerche di Schauberger si chiama «Scuola Pitagorica Keplero». Non è a caso che le dottrine di Pitagora e le scoperte di Keplero presentano parallelismi sorprendenti con le idee di Schauberger. Si potrebbe anzi dire che Schauberger ha rielaborato gli antichi insegnamenti presentandoli in maniera razionale e utile alla nostra epoca tecnologica. Vale la pena di descrivere brevemente questi rapporti.

Il filosofo greco Pitagora di Samo, vissuto nel VI secolo a.C., individuò coi suoi studi sulla natura le basi di una sistematica regolarità dell'universo; scoprì anche determinati, razionali rapporti numerici, che lo convinsero che il numero è l'essenza della realtà. Egli insegnò anche che terra, sole e pianeti sono a forma di sfera. «Secondo Pitagora, tutte le stelle erano vive e ricevevano forze spirituali», scrive Andrew Tomas nel suo libro «Non siamo i primi», e aggiunge: «Egli concepì l'universo come una lira cosmica dalle innumerevoli corde, che emanano la musica delle sfere. Circa alla stessa epoca i taoisti cinesi avevano sviluppato la stessa concezione: tutto ciò che è, è spazio e tutto ciò che c'è nello spazio possiede un suono».

Insieme ai suoi discepoli, Pitagora fondò nell'odierna Italia del Sud una loggia segreta, perché riteneva che le sue conoscenze potessero essere trasmesse solo a coloro che ne erano degni. La fraternità dei Pitagorici è esistita per oltre mille anni e ha perseguito fini scientifici e morali e in seguito anche religiosi e politici. Le nostre scienze odierne, specie astronomia, matematica e acustica debbono importanti scoperte ai Pitagorici.

«Il patrimonio di pensiero dei Pitagorici andò però molto più lontano», constata Walter Heitler nel suo libro *La natura e il divino*. Essi ritenevano che esistessero rapporti razionali numerici e di misurazione con le armonie corrispondenti in molti aspetti della natura e dell'arte... I Pitagorici erano un ordine religioso, i cui membri erano obbligati a tenere segrete le loro conoscenze. È dimostrabile che Platone fu influenzato in senso pitagorico, come anche che molti templi greci furono costruiti in base a punti di vista armonici... Tra le tradizioni pitagoriche c'è anche quella secondo cui il movimento dei pianeti fa risuonare le sfere del mondo in armonie... La tradizione dice che Pitagora era in grado di udire queste armonie con l'orecchio spirituale. Le armonie delle sfere non furono mai dimenticate nei secoli. Goethe ne parla due volte nel *Faust*. Keplero era assolutamente convinto della loro esistenza. Altrimenti non avrebbe passato la sua vita a ricercarle...».

Il suono è forse un fenomeno originario che porta all'origine di tutte le cose? Nella Bibbia si legge: «In principio era il Verbo, e il Verbo era presso Dio e il Verbo era Dio...» (Giov. 1,1). Nelle dottrine indiane la sillaba OM (o AUM), che viene pronunciata melodicamente, è ritenuta parola santissima, che non può mai esser pronunciata al cospetto di non-iniziati.

Nella forza delle parole e nel suono sembrano celarsi forze mistiche. «In tavolette babilonesi si legge che per mezzo di suoni riuscivano a sollevare le pietre», dice Andrew Tomas. «La Bibbia racconta di Gerico e degli effetti delle onde acustiche sulle sue mura. In scritti copti si parla di un processo in base al quale col suono di un canto monotono si riuscivano ad alzare i blocchi per le piramidi...».

Cercando di scoprire le armonie cosmiche dei Pitagorici, l'astronomo Giovanni Keplero (1571-1630) scoprì le leggi che presero poi il suo nome e alle quali sono soggetti i movimenti dei pianeti. Questi non si muovono in cerchio, ma in una spirale a forma di uovo. Oggi si parla generalmente di traiettoria a ellissi, che però non corrisponde alla concezione originaria di Keplero. Questa «semplificazione» però non soltanto dà luogo a una descrizione erronea delle leggi gravitazionali, ma non corrisponde neppure ai reali movimenti del cosmo. In effetti il movimento dei pianeti è a forma di uovo, e non ellittico.

Già l'astronomo greco Aristarco di Samo (III sec. a.C.) aveva precorso le scoperte di Keplero. Egli infatti aveva stabilito che la terra si muove su un piano inclinato e contemporaneamente ruota intorno al proprio asse (!). Come Aristarco sia riuscito a sapere queste cose, è uno dei molti misteri dell'antichità.

Potranno gli insegnamenti degli antichi maestri, nella nuova interpretazione di Schauberger, contribuire a una umanizzazione della tecnica in misura tale da farla uscire dalla crisi in cui si dibatte? Già Goethe si era posto questo problema.

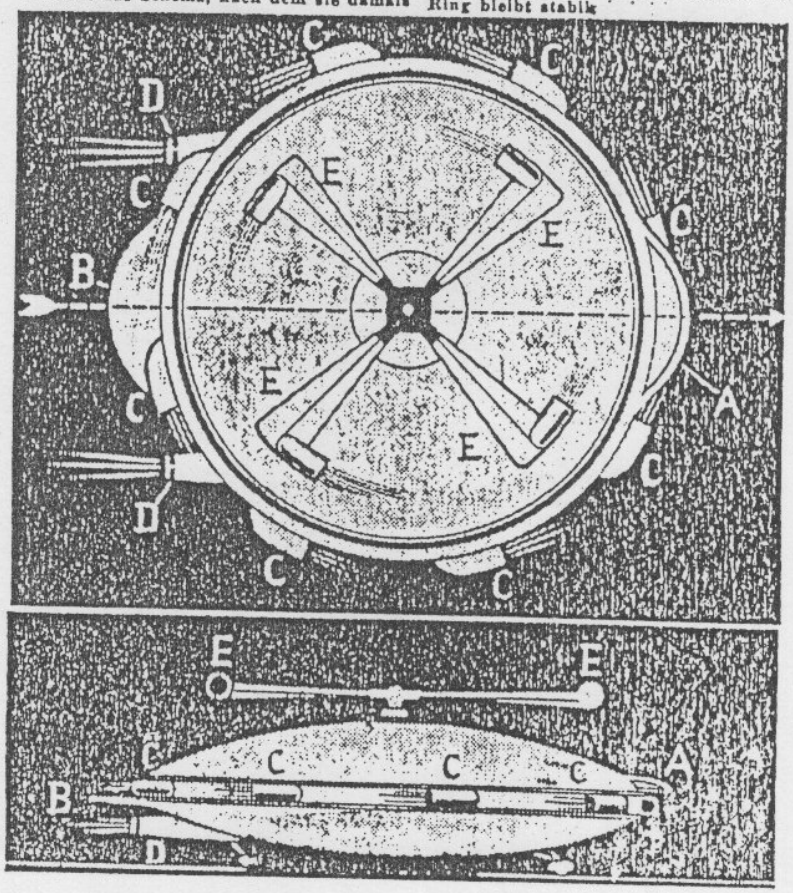
«Noi non possiamo avere più di quanto la terra voglia darci senza diventare essa stessa povera», dice Walter Heitler. «Se prendiamo di più, la trasformiamo in un deserto e annentiamo noi stessi. Neppure possiamo esercitare su uomini e natura quel potere eccessivo che è oggi reso possibile dalla tecnica, senza trasformare gli uomini in formiche computerizzate».

Jürgen Halle rimane pessimista: «Gli uomini della nostra epoca non riescono più a cambiare, occorre una catastrofe del tipo più tremendo per ridestare in loro la capacità di fare esperienze e quindi la loro disponibilità ad una trasformazione», constata con rassegnazione nel suo scritto sopra citato, *Futuro senza speranza*, e aggiunge poi con scoraggiamento: «Se si tengono presenti le conseguenze che il nostro sviluppo economico ha per uomini e mondo circostante e se si considera che il betonaggio della terra sotto forma di imprese industriali, strade e centri abitati rosicchia sempre più lo spazio agricolo, che le immondezze e i rifiuti aumentano rovinando la natura, che le auto bloccano le strade, i carburanti dei veicoli offuscano il cielo, che la presunzione dell'uomo di essere la "corona della creazione" distrugge le forme di vita animali e vegetali e che l'uomo non si vergogna di distruggere gli animali che ancora vivono in libertà, per desiderio di denaro o per un sadico amore per la caccia: è chiaro allora che *la natura deve opporre resistenza* sia con un autoannientamento dell'umanità di cui già da tempo c'è la minaccia, sia attraverso una catastrofe di altro genere...».

Ein Phantom wird Wirklichkeit

Das Schema deutscher »Fliegender Scheiben« aus dem Jahre 1928

Die Idee, »Fliegende Scheiben« zu bauen, stammt aus Europa, deutlicher gesagt aus Deutschland. Sie geht bis ins Jahr 1928 zurück. Unsere vorstehende Zeichnung umreißt das Schema, nach dem sie damals entworfen wurden. Inzwischen haben die Pläne ihre volle Reife gefunden. Sie befinden sich in den Händen eines der einst führenden Flugzeugindustriellen. Das Prinzip aus dem Jahre 1928 zeigt deutlich die Raketen (Düsen) – welche der Scheibe die rotierende Bewegung geben. A ist die Steuerungskabine, B die Höhensteuerung. E sind die verstellbaren Helikopterflügel mit Raketen (Düsen)-Antrieb. D ist die Schubdüse. Der innere Ring bleibt stabil



Aus: NEUES EUROPA, vom 15. Juni 1953, BRD.

L'apparecchio V7

Sono un lettore di diciassette anni, studioso o per meglio dire appassionato di parapsicologia. In merito al problema UFO riscontro diverse teorie e diverse soluzioni. Fra le molte vi è anche quella che propone come soluzione che gli UFO siano mezzi volanti di nazioni terrestri. In merito a ciò ho letto che già nella seconda guerra mondiale l'esercito tedesco aveva realizzato un mezzo che molto assomiglierebbe ai dischi volanti che spesso si vedono e si definiscono UFO. Questo mezzo era una specie di elicottero con dodici turbine che portavano il mezzo stesso ad una velocità di 2200Km/h facendolo sollevare verticalmente e avente una forma di disco.

Vorrei sapere, sempre che possiate rispondere, se oggi qualche nazione avrebbe potuto, studiando questo mezzo, costruirne uguali o addirittura migliori. L'oggetto si chiamava «V 7».

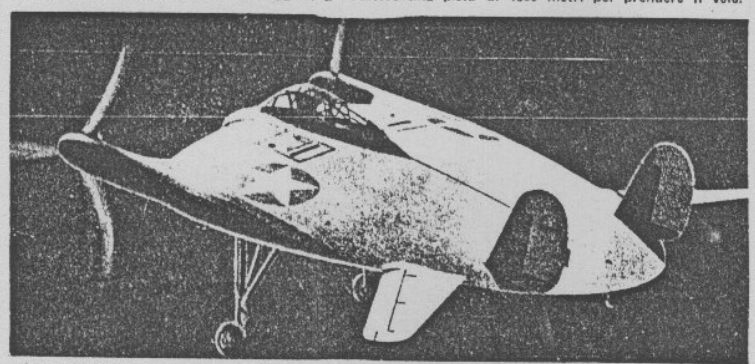
(Antonio Lamanna - Casale Monferrato, AL)

ARCANI 7-79

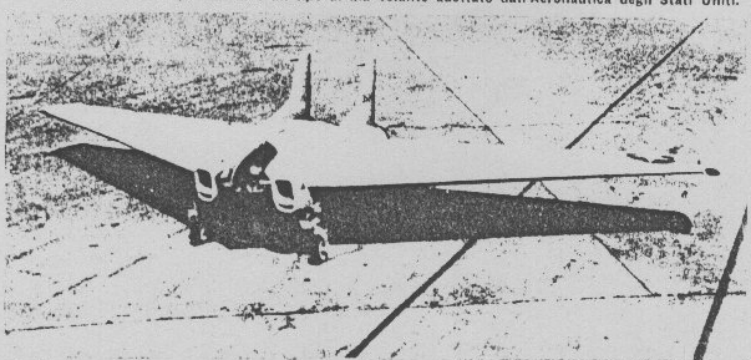
L'ipotesi dell'origine tedesca degli UFO non è più, oggi, seriamente difendibile. Giustificata alla fine degli anni Quaranta ed agli inizi dei Cinquanta, essa ha lentamente ma inesorabilmente perduto, con il passare degli anni, ogni attendibilità. Non si vede infatti cosa possa opporre alle seguenti due obiezioni fondamentali: a) come sia stato possibile per la presunta nazione costruttrice riuscire a mantenere intatto, per trentadue anni, il segreto

Domenica del corriere 10-10-48

di 50 metri, può portare 200 passeggeri; gli occorre una pista di 1500 metri per prendere il volo.



6. L'ALA VOLANTE. Altra novità è il tentativo di perfezionare, fin quasi all'assurdo, la linea aerodinamica, di eliminare dall'aeroplano ogni elemento che ostacoli il moto: quindi aerei col minimo di aggetti senza carlinga, senza coda, le cosiddette ali volanti, di cui il modello più famoso è quello di Northrop. Questo che qui si vede è un tipo di ala volante adottato dall'Aeronautica degli Stati Uniti.



8. ECCO UN CONGEGNO DI GUERRA: in esso sono raccolti si può dire tutti i ritrovati moderni. Si tratta di un apparecchio a tutt'ala, di dimensioni ridotte, con una coppia di motori a reazione, tra i quali sta una minuscola carlinga dove il pilota giace prono. L'aereo porta posteriormente una coppia di coltelli destinati a tagliar via di colpo le ali degli apparecchi nemici, strisciandovi velocemente di sotto.

del disco volante; b) come la predetta nazione costruttrice non abbia saputo o voluto sfruttare una scoperta che le avrebbe consentito di acquisire, in campo politico, militare e spaziale, un'egemonia assoluta. Ciò premesso, veniamo a parlare delle «mitiche» armi segrete che i tedeschi avrebbero progettato verso la fine della seconda guerra mondiale (senza peraltro fare in tempo a produrle in serie). Esse hanno sempre rappresentato il *deus ex machina* della teoria in questione.

Infatti, la realizzazione in soli due anni (fra il 1945 ed il 1947) di un apparecchio così rivoluzionario e avveniristico come il disco volante non avrebbe trovato una spiegazione soddisfacente se non presupponendo che la presunta nazione costruttrice avesse potuto sfruttare, dopo averli presi ai nazisti, «piani» in fase già avanzata di progettazione. Il Vesco, che è uno degli ultimi sostenitori della teoria «ufo-terrestre» e che attribuisce all'Inghilterra il ruolo di fortunata detentrice del disco volante, cita come veri e propri «antenati» di quest'ultimo due «armi segrete» tedesche: il Fuerball (palla di fuoco) ed il Kugelblitz (fulmine rotondo) (1).

Il primo era una macchina volante rotonda, radiocomandata, azionata da un motore a reazione generante un intenso alone luminoso (da cui il nome), capace di accostarsi automaticamente (senza mai collidere) agli apparecchi nemici e di disturbarne il radar di bordo. Questi Fuerball dall'aspetto diurno di dischi luminosi ruotanti, e notturno di globi incandescenti, non sarebbero che i misteriosi Foo-Fighters (caccia di fuoco) avvistati dai piloti anglo-americani nei cieli d'Europa a partire dal novembre 1944.

La seconda arma, il Kugelblitz, era un caccia intercettatore automatico a pianta rotonda, con motore a reazione, a pilotaggio radio-televisivo, capace di decollo e di atterraggio verticali, e armato di cannoncino multiplo «soffiante» atto a sparare micidiali raffiche di grisou sintetico. Impiegata una sola volta, quest'arma avrebbe distrutto un'intera squadriglia di Liberator americani.

Non so se l'apparecchio V7 da lei citato corrisponda ad uno dei due ordigni descritti dal Vesco. La forma a disco e la capacità di decollo verticale che lei gli attribuisce farebbe pensare al Kugelblitz. Tuttavia, la descrizione che ne dà il professor Herman Oberth (il famoso pioniere dell'astronautica) non sembra confortare tale identificazione. Il V7, secondo lo scienziato tedesco (2), era un «elicottero» che invece di «normali rotori a pale aveva dei tubi rotanti che emettevano uno scarico di fiamme». Questo scarico circolare conferiva all'apparecchio, se visto a distanza, l'apparenza di un disco fiammeggiante. Peraltro la somiglianza con il misterioso disco volante si ferma qui. L'elicottero V7 era infatti estremamente rumoroso («le sue alette facevano un fracasso d'inferno») e produceva un'intensa scia di condensazione. Costruito prima a Praga e poi a Vienna, l'apparecchio fu catturato, insieme ai suoi progettisti, dai russi nel 1945.

In ogni modo, né il V7, né il Fuerball, né il Kugelblitz, qualunque sia stata la loro reale efficienza e qualunque sorte abbiano avuto dopo la fine della seconda guerra mondiale, saprebbero render ragione del fenomeno UFO, le cui caratteristiche risultano ancor oggi, e quindi a maggior ragione nel 1947, incomparabilmente superiori a qualsiasi possibile prodotto della tecnologia umana. E in ogni caso c'è un argomento che, come si dice, «taglia la testa al toro»: il fenomeno UFO è sicuramente anteriore alla data di nascita (il 1947, appunto) che gli viene convenzionalmente attribuita; risale cioè ad epoche (quanto meno alla seconda metà del XIX secolo) in cui il V7 e gli altri ordigni bellici tedeschi non erano nemmeno concepiti.

L'ipotesi «arma segreta» come spiegazione «globale» degli UFO è oggi, come ho già detto, praticamente abbandonata. È stata invece recentemente riesumata come spiegazione parziale. Secondo una teoria suggerita dal giornalista Marcello Coppetti, infatti, non pochi avvistamenti UFO dell'ultimo trentennio potrebbero essere stati causati dall'apparizione di ordigni sperimentali segreti di una qualche nazione (soprattutto Stati Uniti e Unione Sovietica). Sembra che a sostegno della propria tesi il Coppetti sia in grado di presentare (lo farà in un libro di prossima pubblicazione) una copiosa e valida documentazione. Il sottoscritto ha già avuto con lui, sulla questione, un interessante scambio di opinioni. Senza pronunciarmi in via definitiva (ciò che sarà possibile soltanto dopo che avrò letto il libro preannunziato), devo comunque ammettere che l'idea del Coppetti merita la più attenta considerazione. Ritengo cioè plausibile, e per certi aspetti addirittura convincente, che una percentuale non trascurabile di avvistamenti sia stata e sia tuttora determinata da «attività sperimentali segrete»; e che in siffatti casi l'equivoco con gli UFO abbia potuto costituire per i «collaudatori» una comoda e provvidenziale copertura. Resta naturalmente da vedere se questo nuovo fattore esplicativo limiti la sua efficacia alla fase preliminare di «filtraggio» dei rapporti di avvistamento (operi cioè soltanto sul «rumore di fondo») oppure riesca ad incidere anche sulla percentuale di rapporti «già filtrati», ossia di quei «rapporti che, secondo il criterio selettivo ideato dallo Hynek, vengono attualmente considerati autentici rapporti-UFO in quanto apparentemente non riducibili a nessun fenomeno naturale o artificiale noto.

Ma su questo problema avremo occasione di ritornare a tempo e luogo opportuno.

Note

(1) R. Vesco: *Intercettateli senza sparare*, Mursia, Milano, 1968.

(2) Cfr. la «Introduzione» al libro *Visitatori dallo spazio* di R. Pinotti (Armenia, Milano 1973), e «Notiziario UFO» del Centro Ufologico Nazionale, numero di marzo 1979.